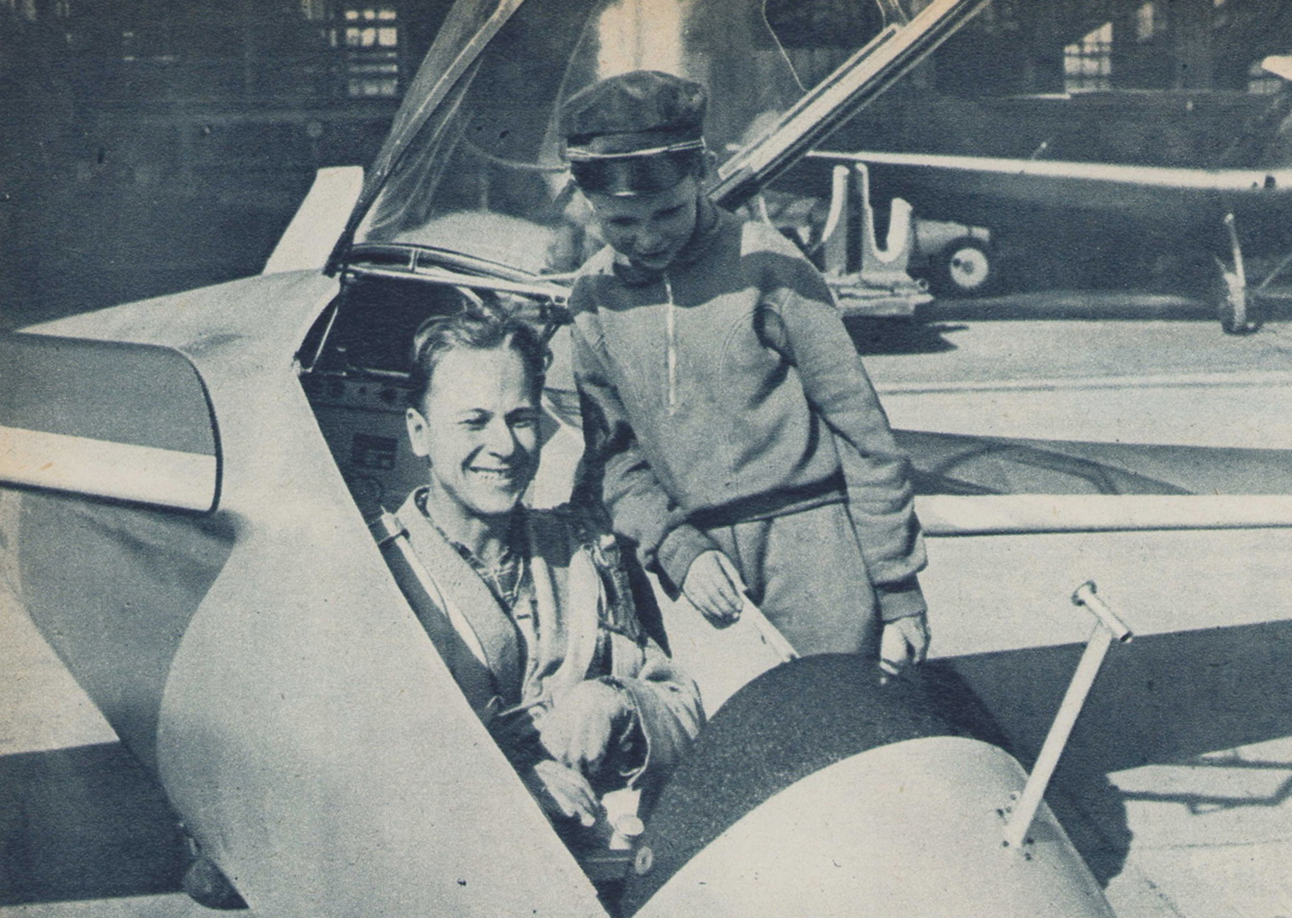
Skrzydlata POLSKA

NR 10 (452) • 6. III. 60 • Rok wyd. XVI • CENA 2 zł

MISTRZYNI SPORTU PELAGIA MAJEWSKA, NAJLEPSZA SZYBOWNICZKA ŚWIATA. O NIEJ I O INNYCH LOTNICZKACH PISZEMY NA STR. 4 I 5. FOTO: T. MALINOWSKI



ADAM ZIENTEK Z SYNEM Foto: B. Koszewski



Komitet Przygotowawczy obchodów Tysiąclecia Państwa Polskiego podjął niedawno uchwałę zawierającą ramowy program obchodów Tysiąclecia, którego założenia na lata 1960—1966 zostały akceptowane przez Radę Państwa. Uchwała ta stwierdza m. in., że obchody Tysiąclecia powinny przynieść rozszerzenie wiedzy o przeszłości narodu od czasów najdawniejszych do naszych dni, wzbudzać zainteresowanie dziejami ojczystymi, aby były one źródłem uczuciowego zaangażowania się we wszystkim co postępowe i twórcze w naszym kraju, mobilizować energię społeczną w budownictwie socjalistycznym.

Do obchodów Tysiąclecia włączy się również nasze lotnictwo, które — oprócz udziału w różnych obchodach ogólnopolskich — ma również swoje wielkie i postępowe tradycje w minionych wiekach. Myślę więc, że istniejąca przy Dowództwie Wojsk Lotniczych Komisja Historyczna opracuje w najbliższym czasie jakieś konkretne wnioski w sprawie upamiętnienia i obchodów lotniczych tradycji Tysiąclecia i przedstawi je zainteresowanym władzom i instytucjom lotniczym.

Jak dotychczas, o ile mi wiadomo, robi się już coś w tym kierunku, szczególnie w dziedzinie wydawniczej. Przodujące u nas od dawna w zakresie książkowych publikacji lotniczych wydawnictwo MON przygotowuje wydanie, na zlecenie Aeroklubu PRL i w porozumieniu z wymienioną już wyżej komisją historyczną, dwóch książek: „Zaranie lotnictwa polskiego" (tytuł tymczasowy) i „Pierwsze skrzydła" — wspomnienia pionierów i nestorów lotnictwa polskiego.

A propos tych ostatnich! Myślę, że zbyt często szafuje się u nas tymi określeniami. Pojęcie to przecież wcale niejednoznaczne, podobnie jak i zbyt często, a nie zawsze — wydaje mi się — słusznie i w sposób przemyślany dodajemy przymiotniki: wielki, znakomity, bohaterski itp. różnym lotnikom, nie tylko zresztą polskim. Dobrze byłoby więc określić i przyjąć jakieś kryteria kogo, na przykład nazywać pionierem, a kogo nestorem, kogo wybitnym, kogo wielkim itd. Myślę, że warto się nad tym zastanowić.

Kto mógłby na ten temat zabrać głos i ewentualnie ustalić jakieś kryteria: kiedy, kogo i za co?

Tu ukłon w stronę naszego tak bardzo żywotnego Klubu Seniorów Lotnictwa Polskiego. Mam nadzieję, że jego członkowie z zarządem na czele podejmą mój skromny wniosek i zechcą zająć się tą sprawą.

To też łączy się z naszymi tradycjami lotniczymi w Tysiącleciu.

IKARUS

DO i OD REDAKTORA



List kowieńskich szybowników

W imieniu kowieńskich szybowników przesyłamy serdeczne pozdrowienia z nowym 1960 rokiem i życzymy powodzenia w pracy wszystkim współpracownikom „Skrzydlatej Polski".

Tygodnik „Skrzydlata Polska" wśród naszych, litewskich lotników, cieszy się wielką popularnością. Na stronicach tygodnika znajdujemy wiele interesujących wiadomości o lotnictwie PRL i innych krajach.

W nr 1 br. „Skrzydlatej Polski" znaleźliśmy artykuł Janusza Krasickiego pt. „Na półmetku VI Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera".

W 1960 roku zamierzamy także zorganizować konkurs mający na celu wyłonienie w Litewskiej SRR najlepszego szybownika Litewskiej SRR na rok 1960.

Jeżeli będzie możliwe, to prosimy o wysłanie „Regulaminu Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski".

Jeszcze raz łączymy pozdrowienia i dziękujemy za regulamin.

KUCINSKAS D. V. — Kaunas, Stalino pr. 98—49

OD REDAKCJI: List Wasz, drodzy litewscy przyjaciele, sprawił nam wiele radości. Cieszymy się, że czytacie nasze pismo i że się Wam ono podoba. Dziękujemy za życzenia przesłane pod adresem Czytelników i redakcji. Regulamin Całorocznych Zawodów Szybowcowych o memoriał Ryszarda Bitnera wysyłamy pocztą.

O filmie i fotografii

Szanowna Redakcjo!

Sądzę, że warto zawiadomić Czytelników „Skrzydlatej" o dobrym filmie lotniczym, wyświetlanym obecnie na ekranach. Jest to krótkometrażówka polskiej produkcji pt. „Oblatywacze". Temat określa sam tytuł. Bohaterami są człowiek i maszyna. Miejscem akcji: jest niebo i chmury nadwarszawskie. Pokazany jest wycinek życia oblatywacza odrzutowców od strony najprzyjemniejszej, najbardziej romantycznej — w locie. Urok życia, władza nad maszyną, fantastyczne widoki, wszystko to pokazuje kamera, obserwująca twarz pilota w czasie wykonywania zadania. Ruch samolotu w przestrzeni, wszystkie jego położenia względem ziemi i chmur wywierają duże wrażenie. Chciałoby się oglądać ten film przez cały seans, tak jest przyjemny, ale niestety trwa dość krótko. W każdym razie koniecznie trzeba go rozpowszechniać, bo w pełni na to zasługuje.

Przy okazji tych uwag nasuwa się mi inny temat, dość bliski filmowi, mianowicie fotografia, a właściwie sprawa korzystania z fotograficznych ciemni, w jakie wyposażone są niektóre szkoły wyczynowe. Jak się dowiadywałem ciemnie te zostały wyposażone w sprzęt fotograficzny z funduszów szkolnych, dlaczego więc osoby, które z ramienia szkół opiekują się ciemniami, uniemożliwiają zainteresowanym pilotom korzystanie z nich?

Przecież w czasie pobytu w szkole, po zajęciach czy lotach albo nawet w dni całkiem nielotne, znalazłoby się nieraz dość czasu na zajęcie się fotografią lotniczą. Sądzę, że Jeżów czy Leszno powinny ułatwić zainteresowanym pilotom-fotoamatorom korzystanie z ciemni.

KRZYSZTOF SEGIT — Warszawa

Od redakcji

Publikując powyższe uwagi naszego korespondenta czujemy się w obowiązku wyjaśnić, że według posiadanych przez nas informacji ciemnie fotograficzne szkół szybowcowych są przeznaczone do ich użytku służbowego. Kierownictwo szkół nie ma więc obowiązku udostępniać je wszystkim zainteresowanym fotoamatorom przebywającym na turnusach. Przypuszczamy jednak, że w indywidualnych przypadkach, uzasadnionych korzyściami dla spraw fotografii lotniczej, pewne odstępstwa od tej zasady są na pewno możliwe, ale decyzje w tym względzie należą do kierownictwa szkół.



W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

ZSRR. Ogólna ilość przewozów na liniach Aerofłotu w roku 1959 wzrosła w porównaniu z rokiem 1958 o 30%, zaś w przeciągu ostatnich 4 lat — 2,5 raza. Liczba pasażerów przewiezionych w r. 1959 jest półtora raza większa niż w r. 1958. Na głównych liniach ilość przewozów samolotami odrzutowymi wzrosła ponad dwukrotnie. Przewóz ładunków w porównaniu z r. 1958 wzrósł o 25%, znacznie wzrosła również ilość przewozów poczty.

● Obszar terenów poddanych opylaniu z samolotów i śmigłowców dosięgał w r. 1959 prawie 20 milionów hektarów (plan wynosił 18 milionów ha).

● Patrolowanie lasów w powietrznej służbie przeciwpożarowej objęło obszar 570 milionów ha. Piloci wylatali 45 tysięcy godzin, wykrywając 13,5 ognisk pożarów.

● Samoloty i śmigłowce sanitarne wykonały w r. 1959 ponad 90 tysięcy lotów. Ogólna ilość wylatanych godzin w porównaniu z r. 1958 wzrosła o ponad 3 tysiące. Przewieziono około 190 tysięcy osób (chorych i personelu lekarskiego) oraz ponad 400 ton medykamentów.

✱

NRD. Przemysł lotniczy NRD wkracza na rynki Ameryki Południowej. W Buenos Aires (Argentyna) ma być otwarte stałe przedstawicielstwo Centrali Przemysłu Lotniczego NRD. Argentyńskie towarzystwa komunikacji powietrznej „Aerolineas Argentinas", „Ala" i „Transcontinental" otrzymały już propozycje zakupu odrzutowych samolotów pasażerskich Baade-152.

✱

FRANCJA. Eksport francuskich samolotów, silników lotniczych i wyposażenia oceniany był w roku 1958 na sumę 39,1 miliarda franków, co stanowi zwyżkę o 5,6 miliarda franków w porównaniu z rokiem 1956.

● Dyrekcja zakładów Sud Aviation oświadczyła, że aby uniknąć deficytu przy produkcji samolotów „Caravelle", konieczne jest wybudowanie przynajmniej 220 maszyn tego typu (poprzednio mówiono o 150-ciu).

✱

NRF. Na rozbudowę portu lotniczego Kolonii — Wahn przeznaczona została suma 7,5 miliona marek.

● Nowy transportowiec wojskowy Transall C-160, budowany wspólnie przez zakłady zachodnio-niemieckie Hamburger Flugzeugbau, Weser, Blume i francuskie Nord Aviation, wyposażony będzie w dwa silniki turbośmigłowe produkcji angielskiej Tyne 12. Długość startu 600 m; samolot będzie mógł zabrać 80 żołnierzy w pełnym uzbrojeniu.

✱

KANADA. Otwarcie nowego międzynarodowego portu lotniczego koło Ottawy odroczone zostało na pół roku, wskutek konieczności dokonania remontu zabudowań portowych i naprawienia szkód, jakie wyrządzone zostały wskutek niszczącego działania fali uderzeniowej powstałej podczas naddźwiękowego przelotu nad portem amerykańskiego myśliwca odrzutowego. Siła uderzenia fali przewyższała 5-krotnie siłę huraganu. Niezniszczone zostały tylko stalowe dźwigary konstrukcji budynków.

✱

USA. Śmigłowiec Kaman H-43 B ustanowił nowy światowy rekord wysokości dla maszyn tej klasy — 9 190 m. Poprzedni rekord należał do radzieckiego Mi-1 i wynosił 6 700 m.

● Jeden z najnowszych naddźwiękowych myśliwców amerykańskich F-108 „Rapier", na którego budowę wydano już ponad 150 milionów dolarów, został nieoczekiwanie skreślony z planu produkcyjnego. W związku z tym w zakładach North American straciło pracę 2 000 robotników.

● Skład kadry narodowej szybowników USA przedstawia się następująco: Richard Johnson, Richard Schreder, Paul Bikle, Lyle Maxey, Andrew Smith, Harold Hutchinson, Francis Compton, Paul Schweizer, Bernard Cerris, Christopher Drew. Udział w mistrzostwach świata pierwszych dwóch — jest już pewny. Trzeci będzie wyznaczony. Kierownictwo ekipy obejmie Paul Schweizer.

✱

CZECHOSŁOWACJA. We wrześniu br. Aeroklub Czechosłowacji organizuje międzynarodowe mistrzostwa w akrobacji samolotowej.

✱

BUŁGARIA. Międzynarodowe mistrzostwa spadochronowe w rb. odbędą się na lotnisku Musaczewo koło Sofii, w dniach od 31 lipca do 7 sierpnia.

„LOT" OTRZYMA 3 TURBOŚMIGŁOWE IŁY-18

NOWOMIANOWANY Minister Komunikacji Józef Popielas omawiając w wywiadzie prasowym problemy komunikacji, nad którymi będzie pracował, wypowiedział się również o komunikacji powietrznej. Minister zapowiedział m. in., że Polskie Linie Lotnicze „LOT" otrzymają jeszcze pod koniec bieżącego roku pierwsze 3 samoloty turbośmigłowe Ił-18, które zakupimy w Związku Radzieckim. Rozmowy w sprawie zakupu samolotów są już poważnie zaawansowane.

Rozpatrywane są także możliwości zakupu odrzutowych samolotów B-152 z NRD. (r)

Startujemy w Szybowcowych Mistrzostwach NRD

W DNIACH od 4 do 19 czerwca br., a więc w tym samym terminie, w jakim przeprowadzone zostaną Szybowcowe Mistrzostwa Świata FAI, odbędą się na lotnisku szkoły lotnictwa sportowego w Schönhagen II Mistrzostwa Szybowcowe Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Organizatorem imprezy jest Stowarzyszenie dla Sportu i Techniki (GST), którego zarząd główny zaprosił do udziału w mistrzostwach (poza konkursem) załogi ośmiu krajów demokracji ludowej, w tej liczbie Polski. Zaproszone załogi mają się składać z dwóch pilotów i dwóch pomocników, przy czym istnieje możliwość startu na sprzęcie postawionym do dyspozycji przez organizatora, mianowicie na szybowcach „Libelle-Standard".

Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL przyjęło zaproszenie i postanowiło zgłosić udział naszych zawodników w klasie standard, na szybowcach organizatora mistrzostw. Skład naszej ekipy na te zawody zostanie ustalony w najbliższych dniach, przy czym jako zawodnicy proponowani są Pelagia Majewska i Henryk Zydorczak.

Aeroklub PRL zaprosił jednocześnie do udziału w tegorocznych Szybowcowych Mistrzostwach Polski, które odbędą się w Lesznie w dniach od 14 do 28 sierpnia br., dwóch zawodników i dwóch pomocników z Niemieckiej Republiki Demokratycznej, stawiając do ich dyspozycji szybowce nasze.

Regulamin Mistrzostw NRD przewiduje rozgrywanie następujących konkurencji: prędkościowe przeloty po trasach trójkątów o obwodzie 100, 200, 300 i 500 km oraz przeloty docelowe i docelowo-powrotne na trasach 200 i 300 km. Zawody zostaną przeprowadzone w klasie standard i otwartej, przy czym w tej ostatniej mogą brać udział również szybowce dwumiejscowe, ale tylko z jednoosobową załogą. Wydaje się jednak, że organizator mistrzostw nie spodziewa się dużej frekwencji w klasie otwartej, na co wskazuje zastrzeżenie regulaminu, iż tytuł mistrza tej klasy zostanie przyznany tylko w przypadku, jeśli będzie w niej startować co najmniej ośmiu zawodników.

Ogólnie regulamin imprezy jest bardzo podobny do tego, który obowiązywał na międzynarodowych zawodach rozegranych w Lesznie w 1954 r., łącznie z punktacją, która jest niemal taka sama.

„333"

PILOCI POLSCY NA WĘGIERSKIEJ FALI

MAGYAR Honvedelmi Sportszovetseg — Węgierski Związek Sportów Obronnych zamierza przeprowadzić w jesieni tego roku, na przełomie listopada i grudnia, doświadczalny obóz szybowcowych lotów na fali. Obóz odbędzie się na lotnisku miejscowości Gengesz, około 80 km od Budapesztu i będzie trwać 3 tygodnie.

Organizatorzy obozu zwrócili się do Aeroklubu PRL z zaproszeniem do udziału w lotach falowych dwóch polskich pilotów, na warunkach rewanżowej wymiany bezdewizowej.

Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL przyjęło zaproszenie i zaprosiło równocześnie dwóch szybowników węgierskich do Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie, na okres od 2 do 22 października br.

Dwaj nasi piloci, którzy będą uczestniczyć w obozie w Gengesz, nie zostali jeszcze wyznaczeni.

„333"

Podziękowanie sekretarza KC PZPR inż. Ryszarda Strzeleckiego

Drodzy Towarzysze!

Przed 10 laty zostałem skierowany decyzją Partii i Rządu do pracy w resorcie komunikacji. Obecnie otrzymałem nowe zadania. Partia powołała mnie na stanowisko sekretarza Komitetu Centralnego PZPR.

Przekazując kierownictwo resortu swojemu następcy, pragnę serdecznie podziękować za ofiarną i owocną pracę wszystkim kolejarzom, drogowcom, pracownikom transportu samochodowego i lotniczego, wszystkim pracownikom resortu.

Zostawiliśmy za sobą niełatwy okres czasu. Nasze pokolenie wzięło na swoje barki ogromny ciężar odbudowy i rozbudowy tak bardzo zniszczonego kraju. Osiągnęliśmy pracą naszą wyniki, jakimi nie mogło się chlubić żadne z poprzednich pokoleń. Dziś pod przewodem Partii zespalamy swoje siły dla urzeczywistnienia najbardziej bezpośredniego celu socjalizmu — zapewnienia człowiekowi pracy lepszego, szczęśliwego życia.

We wszystkim, czego już dokonaliśmy, zawarta jest cząstka Waszego trudu. Towarzysze. Szybka odbudowa i sprawna praca transportu musiała przecież wyprzedzać, musiała torować drogę odbudowie i rozwojowi życia gospodarczego kraju. Wymagało to polepszenia organizacji i metod pracy, podniesienia na wyższy poziom systemu zarządzania i kierowania transportem, zwiększenia wydajności i umocnienia dyscypliny pracy.

Drodzy Towarzysze! Zgodnie z nauką i pod kierownictwem Partii na przestrzeni całego ubiegłego okresu wykonywaliście z honorem stojące przed transportem trudne zadania. Wierzę, iż każdy z Was zrobi obecnie wszystko, na co go stać i dołoży jak najwięcej woli, serca i ambicji, aby zadania stojące przed transportem w roku bieżącym i wyznaczone na najbliższą pięciolatkę zostały w pełni i jak najlepiej wykonane.

Życzę Wam wszystkim, Drodzy Towarzysze, jak najwięcej zadowolenia i sukcesów w pracy, powodzenia w życiu i wiele osobistego szczęścia.

(—) Inż. Ryszard Strzelecki

Egzaminy dla kandydatów na instruktorów szybowcowych

W Warszawie, w gmachu Ministerstwa Komunikacji, odbędą się w dniu 14 marca br. o godz. 16.00 egzaminy przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną. Egzaminy będą zdawali wszyscy piloci szybowcowi — kandydaci na instruktorów społecznych. (pj)

Odprawa instruktorów w Lisich Kątach

W dniach od 1 do 5 marca br. Aeroklub PRL organizuje odprawę wyszkoleniową instruktorów szybowcowych ze wszystkich jednostek APRL oraz szefów wyszkolenia szkół szybowcowych. Odprawa odbędzie się w Wyczynowej Szkole Szybowcowej Lisie Kąty.

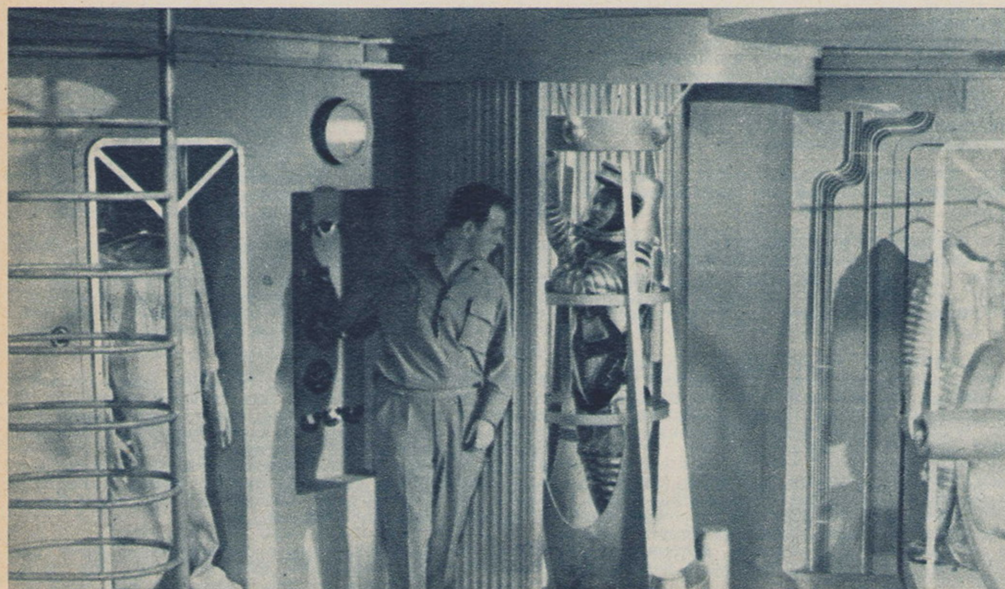
Odprawa poświęcona jest analizie działalności szybowcowej w roku 1959 oraz omówieniu wytycznych szkolenia na rok 1960. Ponadto tematyka zajęć na odprawie obejmuje następujące zagadnienia: wybór zadania dnia lotnego (J. Dankowski), projekt nowego komunikatu met.-szyb. (doc. dr W. Parczewski), wybrane tematy z pedagogiki i psychologii (prof. Lawrentowski), eksploatacja szybowców i praktyka warsztatowa, wychowanie lotnicze w ZHP. (pj)

Rozwój linii lotniczych CSR

W ciągu ostatnich miesięcy powietrzne linie komunikacyjne Czechosłowacji cechuje dość wzmożony rozwój. Już obecnie „Ceskoslovenske Aerolinie" utrzymują połączenie powietrzne z 19 państwami, a w najbliższym czasie przewiduje się otwarcie nowych. Rozbudowa ta możliwa jest dzięki zakupieniu w ZSRR samolotów odrzutowych typu Tu-104 i Tu-104A. Ponadto do eksploatacji mają wejść jeszcze dalsze 4 samoloty Ił-18, które będą również obsługiwać linie zagraniczne.

„MILCZĄCA GWIAZDA" WCHODZI NA EKRANY

W TYM miesiącu wchodzi na ekrany kin polskich barwny, szerokoekranowy film produkcji polsko-niemieckiej (NRD) pod tytułem „Milcząca Gwiazda", zrealizowany według scenariusza T. Fethke i K. Maetziga, na podstawie powieści Stanisława Lema „Astronauci". Film reżyserował Kurt Maetzig, zdjęcia wykonał Joachim Hasler. Premiera filmu w Berlinie odbyła się w kinie „Colosseum", dnia 26 lutego br., z udziałem delegacji kinematografii polskiej oraz realizatorów i aktorów. Premiera tego filmu w Warszawie odbędzie się dnia 7 marca o godzinie 20 w kinie „Śląsk", z udziałem przedstawicieli kinematografii NRD oraz realizatorów i aktorów. (m) **Na zdjęciu:** Jedna ze scen filmu.



W PIERWSZYM DNIU WIOSNY OTWIERAMY HANGARY!

Zgodnie z zapowiedzią inicjujemy ściślejszą współpracę meteorologii z szybownictwem. Na każdy miesiąc będziemy podawali specjalnie opracowaną przez znanego specjalistę w meteorologii lotniczej doc. dr. Władysława Parczewskiego prognozę dla potrzeb szybownictwa. Jednocześnie będziemy analizowali przebieg pogody w poprzednim miesiącu. Do tego będą nam potrzebne wiadomości o wszelkich uzyskanych wynikach — przeloty minimum 100 km oraz przewyższenia — i o ich systematyczne przysyłanie na adres redakcji zwracamy się z prośbą do wszystkich pilotów i instruktorów.

A oto co doc. dr Władysław Parczewski mówi o warunkach lotnych w miesiącu marcu:

— Na początku miesiąca brak warunków dla lotów termicznych, natomiast istnieje duże prawdopodobieństwo występowania stacjonarnych ruchów falowych w pasmie Karkonoszy. Ciepło (jak na początek marca). W środku miesiąca nawrót chłodu i spadek temperatury do kilku stopni poniżej zera. Brak warunków lotnych. Pod koniec miesiąca (w trzeciej dekadzie) prawdopodobne wystąpienie termiki naniesionej. Możliwość wykonywania przelotów otwartych i szybkościowych, jednak w ciężkich warunkach z uwagi na stosunkowo niskie podstawy chmur i napotykanie obszarów o dużym zachmurzeniu (rzędu 8/10 — 9/10 pokrycia nieba).

ABC POLSKICH LOTNICZEK



8 marca jak co roku obchodzimy uroczyście Dzień Kobiet. Składamy im wtedy najlepsze życzenia w pracy zawodowej i życiu osobistym. W naszym lotnictwie pracuje wiele zdolnych kobiet. Polskie szybowniczki i spadochroniarki znajdują się w czołówce lotniczek świata. Za granicą dobrze znane są nazwiska Pelagii Majewskiej, Anny Franke, Lucyny Bajewskiej, Antoniny Chmielarczyk i Wandy Szemplińskiej. Poniżej publikujemy w reporterskim skrócie nieco danych o naszych popularniejszych lotniczkach.



Krystyna Gabor



Elżbieta Pogorzelska

WANDA ADAMEK. Rekordzistka świata w przelocie docelowym na szybowcu dwumiejscowym (Lisie Kąty — Lublin 353 km). Dwukrotnie brała udział w szybowcowych mistrzostwach Polski. W 1952 r. w Kobylnicy zajęła 19 miejsce w klasyfikacji ogólnej, a w 1953 r. w Lesznie zdobyła wicemistrzostwo Polski. Posiada złotą odznakę z 1 diamentem. Na szybowcach wylatała 294 godziny.

ZOFIA ANDRYCHOWSKA. Oficer-pilot, instruktor lotniczy. Od wielu lat wspólnie z Bronisławą Kamińską i Ireną Sosnowską stanowiła zespół pilotek wojskowych popisujących się na pokazach z okazji święta lotnictwa. Sympatyczna, ceniona i lubiana tak przez podwładnych jak i przełożonych.

STANISŁAWA ANTOSZEWSKA. Pilotka szybowcowa Aeroklubu Krakowskiego. Posiada złotą odznakę z dwoma diamentami. Dnia 21.XII.1958 r. w Nowym Targu ustanowiła rekord krajowy wysokości absolutnej — 8 650. Pracuje zawodowo jako lekarz medycyny.

LUCYNA BAJEWSKA. Wszechstronna lotniczka, skoczek spadochronowy, pilotka szybowcowa i samolotowa, instruktor szybowcowy. Wielokrotna rekordzistka szybowcowa krajowa i międzynarodowa, posiadaczka Złotej Odznaki Szybowcowej z dwoma diamentami, szybowcowa mistrzyni Polski na 1955 r. Studentka Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej.

ANTONINA BURZYŃSKA. Inspektor Aeroklubu PRL do spraw balonowych. Pilot balonowy. Żona słynnego Zbigniewa Burzyńskiego. Ulubiony utwór — koncert A-moll Griega i książka — „Bolesław Chrobry" Gołubiewa.

ANTONINA CHMIELARCZYK. Czołowa spadochroniarka naszego kraju, reprezentantka polskich barw na zawodach w Bułgarii. Związku Radzieckim, Czechosłowacji i w Jugosławii. Dwukrotna spadochronowa mistrzyni Polski, posiadaczka Złotej Odznaki Spadochronowej. Instruktor Aeroklubu Krakowskiego.

WIERA CZEMIEL-KAMIŃSKA. Pilotka szybowcowa i instruktorka samolotowa (pracuje zawodowo) Aeroklubu Białostockiego. Posiada uprawnienia pilota samolotowego I, a szybowcowego II klasy. Na samolotach wylatała ogółem 968 godzin, z tego 227 w ostatnim roku. Na szybowcach zaś ma wylatanych 88 godzin i srebrną odznakę.

MAKSYMILIANA CZMIELÓWNA-PASZYC. Pilotka szybowcowa i samolotowa Aeroklubu Poznańskiego, szybowcowa mistrzyni Polski na rok 1955, szybowcowa rekordzistka krajowa i międzynarodowa. Posiadaczka Złotej Odznaki Szybowcowej z dwoma diamentami, Srebrnego Medalu i Srebrnego Krzyża Zasługi za wybitne osiągnięcia sportowe.

ANNA FRANKE. Czołowa spadochroniarka Polski i świata. Na IV Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Bratysławie uzyskała wielki sukces sportowy zdobywając tytuł Spadochronowej wicemistrzyni świata i Srebrny Medal. Pierwsza kobieca rekordzistka Polski, posiadaczka Złotej Odznaki Spadochronowej. Aeroklub Gliwicki.

KRYSTYNA GABOR. Spadochroniarka Aeroklubu Śląskiego, posiadaczka Złotej Odznaki Spadochronowej. Uczestniczyła dwukrotnie w spadochronowych mistrzostwach Polski.

ZOFIA GADOMSKA. Pilotka samolotowa i etatowa instruktorka szybowcowa Aeroklubu Warszawskiego. Na szybowcach wylatała 700, a na samolotach 50 godzin. Z osiągnięć sportowych wymienić należy Złotą Odznakę Szybowcową z jednym diamentem i rekord krajowy. Jest pilotką szybowcową I, a samolotową II klasy.

IRENA KANIEWSKA. Pilotka szybowcowa i samolotowa Aeroklubu Warszawskiego, członek Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, wysokiej klasy konstruktor szybowcowy. Współpracowała lub była współkonstruktorem takich szybowców jak: „Mucha", „Kaczka", „Jastrząb", „Bocian", „Czapla" i „Wampir". Od 1953 roku do chwili obecnej zatrudniona jest w Instytucie Lotnictwa na stanowisku konstruktora.

BRONISŁAWA KAMIŃSKA. Oficer wojsk lotniczych, wieloletni instruktor-pilot. Lata na samolotach myśliwskich.

KAZIMIERA KWIATKOWSKA-CZACHOWA. Pilotka szybowcowa i etatowa instruktorka samolotowa Aeroklubu w Świdniku. Ogółem na szybowcach wylatała 96, a na samolotach 1 619 godzin, z tego 190 w ostatnim roku. Jest pilotką samolotową I i szybowcową II klasy.

WIESŁAWA ŁANECKA. Szybowniczka Aeroklubu Warszawskiego. Jako trzecia kobieta w Polsce i szósta na świecie uzyskała Diamentową Odznakę Szybowcową. Magister inżynier lotniczy, asystent katedry Mechaniki Lotu Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej. Jest również pilotką samolotową.

PELAGIA MAJEWSKA. Gwiazda pierwszej wielkości polskiego szybownictwa. 8-krotna rekordzistka świata, posiadaczka Diamentowej Odznaki Szybowcowej oraz pierwszego w Polsce Medalu Tańskiego przyznanego za wybitne osiągnięcia szybowcowe. Sympatyczna, uczynna, koleżeńska, pilotka szybowcowa i samolotowa Aeroklubu Łódzkiego.

KRYSTYNA CHRUŚCIEL. Pilotka szybowcowa i instruktorka samolotowa Aeroklubu Gliwickiego. Posiada Srebrną Odznakę Szybowcową i jeden diament za docel 300 km. Przez kilka lat jako instruktorka samolotowa pracowała zawodowo w AG. Liczba wylatanych godzin — 870 na samolotach i 150 na szybowcach.

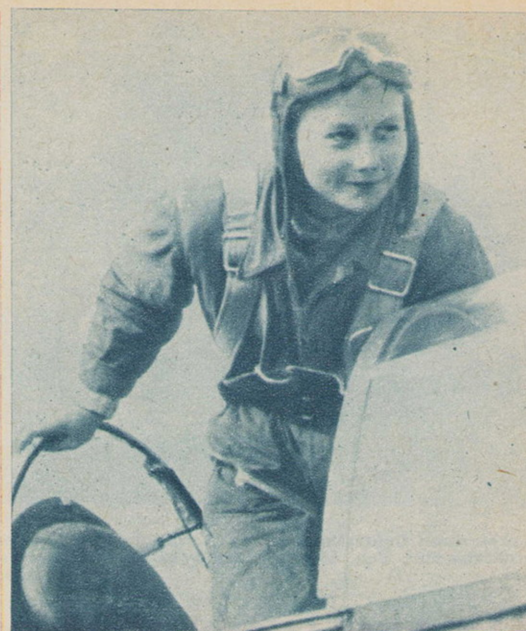
TERESA OLESZEK. Od stycznia 1959 roku pracuje jako starsza pielęgniarka w Centralnym Zespole Lotnictwa Sanitarnego. Wykonała 253 loty z chorymi, przebywając w powietrzu 270 godzin. Po tej odpowiedzialnej pracy interesuje się literaturą, teatrem.

ELŻBIETA POGORZELSKA. Instruktorka samolotowa Aeroklubu Warszawskiego. Szkolenie szybowcowe rozpoczęła w 1952 r., a samolotowe w 1955 roku. Dotychczas wylatała ponad 1 400 godzin i zdobyła uprawnienia pilota I a instruktora II klasy. Interesuje się literaturą i muzyką. Jej ulubiona melodia — „Mon amour".

ROMANA SKATULSKA. Instruktorka spadochronowa Aeroklubu Warszawskiego. Od 1954 r. wykonała 261 skoków z samolotu. W swojej karierze sportowej zdobyła 2 rekordy świata i 10 krajowych, Złotą Odznakę Spadochronową, tytuł mistrzyni (1956 r.) i wicemistrzyni (1957 r.) Polski. Mistrz sportu. Między innymi aktualnie posiada absolutny rekord Polski w nocnym skoku na długotrwałość opóźnienia — wynik 7 050 m (wysokość wyskoku 7 900 m).

ZOFIA SOCHACKA. Pilotka szybowcowa Aeroklubu Warszawskiego. Szkolenie rozpoczęła w 1952 roku w Lęborku. Obecnie posiada Złotą Odznakę Szybow-

Maria Wojtkowska przygotowuje się do skoku z dużej wysokości.



Wiera Czemiel



Wiesława Łanecka



Romana Skatulska

cową z jednym diamentem i 400 wylatanych godzin. Z zawodu magister inżynier mechanik. Ulubione szybowce: „Jaskółka" i jugosłowiański „Meteor". Inne zamiłowania — współczesna literatura amerykańska.

IRENA SOSNOWSKA. Wyższy oficer lotnictwa, ceniony pilot i doświadczony dowódca. Bierze udział niemal we wszystkich pokazach organizowanych w dniu święta lotnictwa. Jako pierwsza kobieta w Polsce po wojnie otrzymała stopień oficerski i pełniła służbę w charakterze instruktora pilota w Oficerskiej Szkole Lotniczej. Odznaczona dwukrotnie Srebrnym Krzyżem Zasługi i raz Złotym Krzyżem Zasługi.

ALEKSANDRA SAKOWICZOWA. Instruktorka samolotowa Aeroklubu Opolskiego. Przebywała w powietrzu ponad 1 000 godzin. Jest pilotem samolotowym I i instruktorem II klasy.

WANDA SZEMPLIŃSKA-STUPNICKA. Jedna z czołowych pilotek szybowcowych lat pięćdziesiątych. Pierwsza w Polsce i druga na świecie posiadaczka Diamentowej Odznaki Szybowcowej, wielokrotna rekordzistka krajowa i międzynarodowa. Za wybitne osiągnięcia szybowcowe otrzymała Złoty Medal i Złoty Krzyż Zasługi. Magister inżynier lotniczy. Aeroklub Warszawski.

URSZULA ŚLIWAK. Pilotka szybowcowa i samolotowa Aeroklubu Kujawskiego, a ostatnio Warszawskiego. Zaczęła latać w 1953 roku. Posiada Złotą Odznakę Szybowcową z jednym diamentem za przewyższenie 5 900 m. W powietrzu przebywała 500 godzin na szybowcach i 100 na samolotach. W 1959 roku brała udział w samolotowym zlocie w Toruniu oraz wraz z mężem na szybowcu „Bocian" w V Szybowcowych Mistrzostwach Polski. Kilka lat pracowała jako instruktor szybowcowy. Specjalność domowa — wino głogowe.

MARIA WOJTKOWSKA. Rozpoczęła skakać ze spadochronem w 1953 roku. Dziś ma już za sobą 321 skoków. Pracuje jak instruktorka spadochronowa w Aeroklubie Warszawskim. Brała udział w spadochronowych mistrzostwach świata w Moskwie i Bratysławie (drużynowe wicemistrzostwo). Posiada tytuł Mistrzyni Sportu. Zdobyła siedem rekordów krajowych. Odznaczona Medalem „Za wybitne osiągnięcia sportowe". Członek kadry narodowej. Między innymi wykonała soki z wysokości 8 290 m w dzień i 8 150 m w nocy — oba z natychmiastowym otwarciem spadochronu.

IRENA ZABIEŁŁO. Czołowa pilotka i rekordzistka szybowcowa lat czterdziestych. Zwyciężyła w międzynarodowych zawodach szybowcowych na Żarze w 1949 roku. Z zawodu magister inżynier architekt. Obecnie pracuje na stanowisku kierownika Centrum Szybowcowego w Lesznie.

DANUTA ZACHARA. Najmłodsza aktualna rekordzistka świata. W dniu 14. VII. 1959 r. na trójkącie 100 km uzyskała na „Jaskółce" prędkość 80,861 km/h. Studentka Politechniki Krakowskiej. Posiada Srebrną Odznakę Szybowcową z jednym diamentem. Ogółem na szybowcach wylatała 243 godziny, z tego 76 w ostatnim roku. Uprawia także zawodniczo sport saneczkowy.

ZDJĘCIA: T. Malinowski (3) i B. Koszewski (1)



W prezydium Centralnej Narady Aeroklubu PRL — siedzą (od prawej): dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK, wiceprezes Aeroklubu PRL gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki, prezes Klubu Seniorów APRL prof. inż. Mieczysław Pietraszek, sekretarz generalny APRL inż. Antoni Matheus.

TRZY DNI LOTNICZEJ NARADY

W dniach od 13 do 15 lutego 1960 roku przeprowadzona została w Warszawie Centralna Narada Aeroklubu PRL, w której uczestniczyli działacze i przedstawiciele aeroklubów regionalnych, szkół oraz w pierwszym dniu obrad lotnicy wojskowi. Narada miała na celu podsumowanie osiągnięć lotnictwa sportowego w 1959 roku oraz zapoznanie przybyłych na nią z nowymi kierunkami pracy w roku bieżącym.

Rozpoczęcie narady nastąpiło o godzinie 10.15 w szczelnie wypełnionej sali kinowej przy ulicy Wawelskiej. W prezydium, oprócz członków Zarządu Głównego z prezesem Stefanem Antosiewiczem i wiceprezesem gen. dyw. pil. Janem Frey-Bieleckim na czele, zajęli również miejsca generałowie lotnictwa: Michał Jakubik, Czesław Mankiewicz i Jan Raczkowski.

Referat zasadniczy obrazujący działalność Aeroklubu PRL w 1959 roku wygłosił prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz. W swym sprawozdaniu omówił on osiągnięcia lotnictwa sportowego, po czym nakreślił główne kierunki pracy Aeroklubu PRL w 1960 roku. Po przerwie zabrał głos wiceprezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki. Między innymi przedstawił on zebranym zadania Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, ze szczególnym uwzględnieniem szkolenia pilotów szybowcowych dla potrzeb lotnictwa zawodowego.

W dyskusji poruszono takie sprawy jak:

— organizowania wyczynu szybowcowego;

— prowadzenia analizy kosztów latania;

— pracy kół lotniczych:

— polepszenia działalności propagandowej Aeroklubu PRL;

— współpracy z harcerstwem;

— wprowadzenia mundurów w lotnictwie sportowym;

— połączenia sportu modelarskiego z propagandą;

— umowy zbiorowej dla pracowników zawodowych lotnictwa sportowego;

— ujednolicenia badań lekarskich;

— współpracy z organizacjami masowymi;

— zastosowania radia w szkoleniu szybowcowym.

W drugim dniu obrad (14.2.60) narada rozpoczęła się o godzinie 9.15 w sali „Marmurowej" przy ulicy Senatorskiej. Na program złożyły się omówienia szeregu spraw, których dokonali przedstawiciele poszczególnych działów Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Zreferowano sprawy wyszkolenia, bezpieczeństwa i higieny lotniczej, sprawy techniczne, służby zdrowia, finansowe, zatrudnienia, propagandy i modelarstwa oraz sprawy lotniskowe.

Trzeci dzień narady (15.2.60) przebiegał pod znakiem obrad w grupach specjalnościowych. Odbyło się oddzielnie 5 odpraw: kierowników jednostek, szefów wyszkolenia, szefów technicznych, kierowników propagandy i modelarstwa oraz odprawa głównych księgowych.

W sposób najbardziej ożywiony dyskutowano na odprawie szefów wyszkolenia oraz na zebraniu kierowników propagandy i modelarstwa. A oto wytyczne w dziedzinie wyszkolenia na rok 1960:

Szybownictwo. Do najważniejszych należy wykonanie zadań państwowych w zakresie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, szkolenia do klasy III oraz podniesienie wyczynu szybowcowego przy jednoczesnym obniżeniu kosztów latania sportowego przez wprowadzenie normy zużycia resursu samolotowego.

Sport samolotowy obejmować będzie szkolenie podstawowe dla potrzeb lotnictwa zawodowego, szkolenie i trening personelu latającego poszczególnych klas, loty usługowe dla sekcji szybowcowej i spadochronowej oraz imprezy lotnicze.

W sporcie spadochronowym do zadań pierwszoplanowych należą: szkolenie dla potrzeb lotnictwa zawodowego oraz w poszczególnych klasach, trening i szkolenie wyczynowe oraz imprezy.

Ponadto na odprawie szefów wyszkolenia poruszone zostały następujące zagadnienia: zasady szkolenia i treningu, sprawy dotyczące przydziału resursu dla poszczególnych klas pilotów, części wymiennych do wyciągarek oraz właściwego zatrudniania mechaników lotniczych w aeroklubach regionalnych.

Na zebraniu kierowników propagandy i modelarstwa lotniczego najwięcej czasu dyskutanci poświęcili — niezbyt fortunnemu ich zdaniem — połączeniu modelarstwa z propagandą. Wysuwano przy tej okazji różne propozycje rozwiązania tego problemu. Obecny na odprawie sekretarz generalny Aeroklubu PRL inż. Antoni Matheus zapewnił modelarzy, że ich dotychczasowa praca nie tylko nie ulegnie zmianie w nowym dziale, ale ma perspektywy szerokiego rozwoju.

Po południu nastąpiło zakończenie obrad. Podsumowania trzydniowej konferencji lotniczej dokonał prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz.

Uczestnicy Centralnej Narady wysłuchują referatu podsumowującego działalność Aeroklubu PRL.
Foto: B. Koszewski (2)



Z referatu prezesa Aeroklubu PRL STEFANA ANTOSIEWICZA

Dni Lotnictwa przewyższyły w roku 1959 swoim zasięgiem, ilością imprez oraz zainteresowaniem społeczeństwa wszystkie tego rodzaju obchody organizowane w ciągu ubiegłego piętnastolecia. Ogółem w czasie Dni Lotnictwa zorganizowano 122 pokazy lotnicze. Według przybliżonych obliczeń pokazy te oglądało około 1 400 000 osób.

*

W okresie trwania Dni Lotnictwa na terenie całego kraju zorganizowano 25 wystaw sprzętu lotniczego. Wystawy te obejrzało około 341 000 ludzi. Największą wystawę lotniczą zorganizowano we Wrocławiu.

*

W roku 1959 zanotowaliśmy w organizowaniu kół lotniczych poważny postęp. Ogólna ilość członków kół lotniczych wzrosła o 22 188 członków.

*

Dużą rolę odegrała akcja opylania lasów i upraw rolnych przez lotników Centrum Wyszkolenia Samolotowego w Krośnie. Ogółem opylono 6 000 ha lasów, 12 000 ha upraw rolnych i zbiornik wodny w Goczałkowicach.

*

W 1957 roku zaczynaliśmy pracę ze 140 modelarniami, zrzeszającymi około 3 000 modelarzy szkolnych w zakresie podstawowym, a dzisiaj mamy 470 czynnych modelarni, które w ciągu 1959 roku wyszkoliły w zakresie podstawowym 7 216 modelarzy.

*

W tym roku wykonano przelotów szybowcowych na łączną sumę 501 082 km, wobec 212 000 przelecianych w roku poprzednim (1958). Ten ponad dwukrotny wzrost jest tym bardziej znamienny, że aż 200 011 km przelecianych zostało po trasach zamkniętych — powrotnych.

*

W stosunku do 1958 r. wzrost liczby wyszkolonych wyniósł: w klasie III — 84 proc., I— 89 proc. Jednocześnie zdobytych zostało srebrnych odznak — 250 (w 1958 r. — 196), złotych odznak — 66 (23), diamentowych odznak — 14 (1), rekordów krajowych — 18 (12), rekordów międzynarodowych — 8 (6).

*

Wzrost zadań wykonanych przez nasze spadochroniarstwo sportowe w latach 1957—1959 charakteryzuje następujące ujęcie procentowe wykonanych skoków i wyszkolonych skoczków, przyjmując rok 1957 za 100 proc. 1) Ilości wyszkolonych skoczków: 1958 r. — 536 proc., 1959 r. — 840 proc. 2) Ilość wykonanych skoków: 1958 r. — 536 proc., 1959 r. — 953 proc.

*

APRL przejął całkowicie naprawy szybowców. Dokonano naprawy całej serii samolotów Zlin-26 w cenie o 2 000 000 złotych mniejszej od ofert złożonych przez przemysł. Plan warsztatowy APRL wykonany został w 100 proc. Bilans przedłużonych resursów zamyka się cyframi 10 600 godzin na 140 egz. szybowców i 6 200 godzin na samolotach. W ostatecznym wyniku zaoszczędzono w ten sposób około 3 000 000 złotych.

OFENSYWA KTÓRA PRZYNIOSŁA POLSCE WOLNOŚĆ

NAD BAŁTYKIEM

JANUSZ WOJCIECHOWSKI (9)

W tej sytuacji dowództwo radzieckie miało do wyboru albo bliższą Zatokę Gdańską, albo dalsze Pomorze. Wybrano — Pomorze. Twierdze na Wiśle nie odegrały większej roli. **Toruń** padł wcześnie, **1 lutego.** Natomiast uporczywie bronił się Grudziądz. W tej ostatniej fazie wojny hitlerowskie dowództwo uczyniło system z obrony miast. Lecz był to system z gruntu błędny. Wojska radzieckie opływały broniące się miasta, blokowały je i prowadziły planowane natarcie. Hitlerowcy zaś rozdrabniali swe siły na poszczególne garnizony, osłabiając obronę na zasadniczej linii frontu.

Obrona przyczółka grudziądzkiego zmusiła grupę uderzeniową 2 Frontu Białoruskiego do działania wzdłuż dwu kierunków. Ogień na skrzydła utrudniał sforsowanie rzeki, lecz mimo to już na początku lutego jednostki gen. Batowa uchwyciły przyczółki na lewym brzegu Wisły mimo trudnych warunków forsowania.

Operacja rozpoczęła się 10 lutego uderzeniem armii środka i lewego skrzydła z rejonu na południowy zachód od Grudziądza w ogólnym kierunku na Szczecin. 21 lutego ofensywa radziecka została zatrzymana przez Niemców na linii Gniew, Czersk, Chojnice.

Już 17 lutego grupa uderzeniowa „Weichsel" przeszła do uderzenia w prawe skrzydło 1 Frontu Białoruskiego, na południe od Stargardu. Przeciwnikowi udało się odrzucić wojska 47 armii radzieckiej na 8—12 km oraz opanować Pyrzyce i Banie. Ten częściowy sukces wroga wskazał konieczność przyspieszenia likwidacji ugrupowania niemieckiego na Pomorzu. Decyzja zapadła 17 lutego. Dowództwo Radzieckie rzuciło tutaj także wojska prawego skrzydła 1 Frontu Białoruskiego. 2 Front Białoruski miał nacierać w kierunku na Koszalin, 1 Front — na Goleniów i Czaplinek.

24 lutego na Koszalin uderzyła 19 armia dowodzona przez gen. lejtn. G. Kozłowa i 3 gwardyjski korpus pancerny. Były to rzucone rezerwy Naczelnego Dowództwa Radzieckich Sił Zbrojnych. Tym razem uderzenie przebiegało pomyślnie. 27 lutego wyzwolono pierwsze miasta Pomorza Zachodniego wkraczając na Ziemię Człuchowską. 28 lutego radzieckie czołówki pancerne osiągnęły rejon Bobolic.

28 lutego po gwałtownej walce zdobyły wojska lewego skrzydła silnie ufortyfikowany Szczecinek, leżący na wąskim przesmyku między jeziorami. Znowu odznaczyła się tu w manewrze i w walkach ulicznych kawaleria gen. Oslikowskiego, która przed miesiącem walczyła o Olsztyn. Lewym sąsiadem 2 Frontu Białoruskiego stała się teraz 1 Armia Wojska Polskiego gen. Popławskiego.

1 marca 1945 roku rozpoczęły natarcie wojska 1 Frontu Białoruskiego z rejonu na południowy zachód od Choszczna w kierunku na Kołobrzeg i Nowogard. Obronę Niemców przerwano już w pierwszym dniu walki i 4 marca radzieckie czołówki pancerne dotarły do morza, na zachód od Kołobrzegu. Nazajutrz, również i wojska 2 Frontu Białoruskiego osiągnęły brzeg morski w rejonie na północ od **Koszalina,** który został zdobyty **4 marca.** 1 Armia Wojska Polskiego, która działała na prawym skrzydle 1 Frontu Białoruskiego, przełamała pozycję ryglową Wału Pomorskiego pod Wierzchowem **3** i **4 marca** zajęła **Czaplinek, Złocieniec** i **Drawsko,** wyszła ku Bałtykowi na kierunku kołobrzeskim. Żołnierze 1 Armii WP często spotykali w pościgu ku morzu żołnierzy radzieckich, czołgistów, którzy wyprzedzali kolumny piechoty. Pod samym Kołobrzegiem spotkali polscy żołnierze czołgistów armii pancernej gen. Katukowa, która szła znad Odry, by w składzie 2 Frontu Białoruskiego uczestniczyć w wyzwoleniu wybrzeża. Warto wspomnieć, że dowódca tej znakomitej armii, która przemierzyła wszerz i wzdłuż Polskę, walczył w obronie Moskwy na słynnym kierunku wołokołamskim.

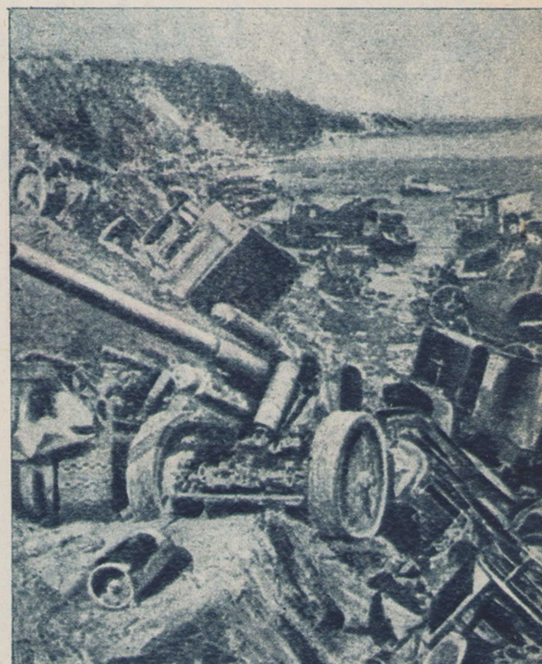
Po rozcięciu ugrupowania niemieckiego na Pomorzu, 1 Front Białoruski skierował się ku Odrze, 2 Front — na Gdańsk.

Dziwili się Kaszubi, gdy ujrzeli, że czołgi, które przynoszą im wolność, nadchodzą z zachodu. Pod Koszalinem bowiem lewe skrzydło wojsk 2 Frontu Białoruskiego zawróciło w kierunku Zatoki Gdańskiej, nad którą jednostki 2 armii niemieckiej przygotowywały silną obronę. Tu, gdzie się rozpoczęła przed pięciu laty wojna, mały teraz rozegrać się gwałtowne walki.

Natarcia na obszar Gdańska i Gdyni rozpoczęły się 13 marca. Pierścień okrążenia biegł od jeziora Żarnowieckiego przez Kartuzy pod Tczew, stąd ku Nowemu Dworowi Gdańskiemu. Niemcy zatopili Żuławy Gdańskie, na skutek czego natarcie prowadzone było z południa, zachodu i północy.

W skład wojsk, które działały z kierunku zachodniego, znajdowała się polska 1 Brygada Pancerna. Polskim czołgistom wypadło stoczyć swe ostatnie boje ramię przy ramieniu z radzieckimi czołgistami, uczestniczyć w walkach o Wejherowo, pod Janowem i o Gdynię, zakończyć swój szlak bitewny na Oksywskiej Kępie nad Zatoką Pucką.

12 marca wojska 2 Frontu zdobyły **Puck, Wejherowo** i **Tczew** i prowadziły koncentryczne natarcie. Miało ono na celu zacieśnienie bronionego obszaru i jednoczesne rozbicie broniącej się grupy na części. Istotnie, **23 marca,** kiedy zajęty został **Sopot,** okrążone zgrupowanie zostało rozcięte na dwie grupy: gdańską i gdyńską.



Niemiecki sprzęt bojowy zniszczony w walkach o Gdynię.

19 marca 1945 roku klucz myśliwski majora gwardii Nazarenko osłaniał działania radzieckich oddziałów lądowych w rejonie Gdańska. „Swobodne polowanie" prowadziła tu para Ła-5 starszego lejtenanta Leontiewa z tejże eskadry.

W pewnej chwili Nazarenko zauważył około szesnastu Me-109 zbliżających się do bombowców radzieckich powracających z akcji bez osłony myśliwskiej. Major Nazarenko postanowił przyjść bombowcom z odsieczą. Atakując niespostrzeżenie od strony słońca piloci radzieccy zestrzelili trzy myśliwce przeciwnika, a pozostałe rozproszyli. Jednak osiem Me-109 nadal podążało za bombowcami. Wówczas dowódca eskadry, po otrzymaniu meldunku Nazarenki o jego walce z przeważającymi siłami wroga, rozkazał parze myśliwców Leontiewa wesprzeć kolegów. W wyniku tego współdziałania myśliwce hitlerowskie zostały rozproszone, a pięć Me-109 zestrzelono. Myśliwce i bombowce radzieckie powróciły bez strat do bazy.

Dnia 24 marca Marszałek Rokossowski wezwał generałów, oficerów i żołnierzy 2 armii niemieckiej do złożenia broni.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Przebieg operacji naziemnych na obszarach Warmii, Mazur i Pomorza w dniach wielkiej ofensywy r. 1945.



Hitlerowski tankowiec trafiony bombą 250 kG typu FAB-250 przez radzieckie lotnictwo morskie na wodach polskiego Bałtyku.





POLSKIE *gospodynie* NIEBA



Teresa Kopecka

W Polsce jest ich tylko jedenaście. Czy są ładne? — Gdyby powiedzieć, że tak — byłoby to za mało, bo oprócz osobistego wdzięku i urody posiadają jeszcze coś, co trudno bliżej określić. Może najbardziej pasuje tu słowo **sympatyczne!**

Są bogate. Naprawdę. Znajduje się już wśród nich milionerka, a w najbliższym czasie zaczarowany milion osiągną trzy dalsze. Są też półmilionerki i takie, które mają już po kilkaset tysięcy, choć może nie w przeliczeniu na „brzęczącą monetę".

Zapewne już odgadliście kim one są. No oczywiście. To są polskie stewardessy. Sama nazwa stewardessy może nie określa dobrze zakresu ich pracy. W samej Anglii, skąd pochodzi ten termin, zaczynają je nazywać air hostess. We Francji mówią na nie po prostu hostesse — co po polsku znaczy dosłownie „gospodynie nieba".

Wokół pracy stewardess wytworzyła się niemal legenda, jak wokół zawodu prawie „nieziemskiego", z czym, biorąc rzecz dosłownie, można by zgodzić się, jak i z tym, że tkwi w nim i dużo romantyzmu.

Niejednokrotnie zapominamy jednak o tym, że praca stewardessy na pokładzie samolotu pasażerskiego nie jest taka łatwa i prosta. Wymaga dużo wiedzy z różnych dziedzin z lekarską włącznie, taktu, umiejętności zabawienia pasażerów podczas podróży, znajomości języków obcych, bo przecież z polskiej komunikacji lotniczej korzystają cudzoziemcy prawie z całego świata i jeszcze wielu innych spraw, o których trudno powiedzieć w paru słowach.

Nasze „gospodynie nieba" odróżniają się od stewardess innych towarzystw lotniczych chyba jeszcze jedną cechą — serdecznością. Wiele pasażerek i pasażerów wyraża z tego powodu nie tylko gorące podziękowanie dyrekcji PLL „Lot", ale długo, długo po locie samolotem nadsyłają im miłe listy. Może to też i wina hm... uśmiechu, którym obdarzają swoich podopiecznych.

OD CSS-a DO CONVAIRA

JEDNĄ z najsympatyczniejszych stewardess „Lotu" jest chyba pani Blanka Derecka. Oprócz tego, że potrafi umiejętnie połączyć swoją wiedzę prawniczą, bo takie właśnie studia odbywała pani Blanka zanim została stewardessą, z bezpośredniością — posiada przy tym dar niewymuszonego opowiadania i wytworzenia wokół siebie bardzo przyjemnej atmosfery. Z tego też powodu wszystkim odbywającym pod jej opieką lot pasażerom można naprawdę pozazdrościć.

Za chwilę ma się rozpocząć odprawa wszystkich stewardess „Lotu", ale pani Blanka nie wzbrania się przed krótką pogawędką.

— Jak wygląda praca stewardessy?

— Muszę powiedzieć, że nie jest to praca łatwa jak to się na pozór wydaje. Już na półtorej godziny przed odlotem mojego samolotu zjawiam się na lotnisku, żeby dokonać przygotowań, aby moi pasażerowie czuli się podczas lotu jak najlepiej. Przede wszystkim zamawiam posiłki, prasę. Następnie zapoznaję się z listą pasażerów. Już tutaj staram się bliżej zorientować z jakimi ludźmi będę miała do czynienia. Trzeba dokonać ponadto jeszcze szeregu formalności, wypełnić różnego rodzaju formularze. A potem dochodzą jeszcze inne czynności. Wreszcie, gdy na pokła-

Z LEWEJ: Blanka Derecka

Magdalena Nowacka-Bugaj

dzie samolotu mam już apteczkę, dzienniki — pasażerski i frachtowy, mogę przyjmować pasażerów. Oczywiście staram się ich przywitać jak najmilej, pomagam im zdjąć okrycia, a gdy wszyscy znajdują się już na swoich miejscach, zamykam drzwi i meldują kapitanowi o gotowości do lotu.

— A potem...

— A potem zaczyna się moja normalna praca, na podstawie której ludzie wyrabiają sobie, moim zdaniem, dość jednostronne wyobrażenie o pracy stewardessy. Częstuję pasażerów cukierkami, podaję posiłki, prasę. Próbuję zabawić podróżnych rozmową, informuję o ważniejszych miejscowościach nad którymi przelatujemy.

Gdy zaś samolot, już po wylądowaniu, opuści ostatni pasażer, ja muszę jeszcze załatwić szereg spraw. Oni? Oni zaś może przy czarnej kawie opowiadają znajomym o odbytym locie.

— Z tego co pani powiedziała wynikałoby...

— Wiem, wiem. Chciał pan powiedzieć, że moja praca jest nieciekawa. Nic podobnego. W dwóch słowach mogłabym o swojej pracy powiedzieć takim, może niezbyt udanym frazesem: żyję, gdy latam. Każdy lot daje mi naprawdę dużo pięknych wrażeń.

— Czy przedtem, zanim została pani stewardessą, latała pani samolotami?

— Owszem. Latałam na samolocie sportowym CSS, ale licencji niestety nigdy nie zdobyłam. Byłam też na dwu- czy trzytygodniowym obozie w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego, podczas którego wykonałam 5 skoków spadochronowych.

— A obecnie?

— Obecnie w dalszym ciągu interesuję się samodzielnym lataniem. Muszę się tu zdradzić, że umiem „nieoficjalnie" pilotować Iła i Convaira. Szczególnie dobrze prowadzi mi się Convaira.

— Jednym słowem latanie nie jest pani obce...

— Tak, ale że zostałam stewardessą, to przypadek. Nigdy, zdaje mi się, o tym nie myślałam. Przeczytałam ogłoszenie w prasie i po trzymiesięcznym kursie...

— rozpoczęła pani regularną pracę?

— No, niezupełnie. Bywały miesiące, kiedy latałam niezwykle intensywnie. W sierpniu ubiegłego roku, na przykład, przeleciałem prawie czterdzieści pięć tysięcy kilometrów! Przy czym jest to praca niepozbawiona niekiedy emocji.

MILIONERKA

PRZED chwilą na lotnisku Okęcie wylądował samolot PLL „Lot" z Aten, którym leciała stewardessa pani Milada Stoczkowska. Port lotniczy opuścili już dawno wszyscy pasażerowie, a nawet piloci, którzy lecieli tym samolotem. Ja tymczasem na panią Miladę musiałem jeszcze dłuższą chwilę czekać, ponieważ musiała ona załatwić szereg spraw związanych z odbytym lotem. I muszę powiedzieć, że wcale tego nie żałuję, bo poznałem przecież kobietę w swoim rodzaju jedyną — milionerkę. Pani Milada jest bowiem jedyną aktualnie pracującą stewardessą w Polskich Liniach Lotniczych „Lot", która posiada wylatanych ponad milion kilometrów. Wydawać by się mogło, że jest ona z tego powodu zbyt dumna. Nic podobnego. Pomimo, że jest przecież po ciężkim, nużącym locie, nie wymawia się od rozmowy.

— Przede wszystkim pragnę pani złożyć gratulacje w związku z wylataniem na samolotach pasażerskich miliona kilometrów i życzyć jak najszybszego ukończenia następnego.

— Dziękuję bardzo.

— Jak długo latała pani zanim osiągnęła pani milion kilometrów?

— Trwało to dość długo. O ile dobrze pamiętam trzy lata.

— Wracając jeszcze do dzisiejszego lotu: zdaje mi się, że był ciężki?

— Trochę tak, ale mieliśmy wyjątkowo pomyślne warunki atmosferyczne, dzięki temu byliśmy w Warszawie nawet piętnaście minut przed czasem.

— W samolocie chyba jednak...

— Tu raczej miałam trochę pracy. W południe podawałam obiad...

— A co podawała pani na obiad?

— Kurę, sardynki, owoce, herbatkę. Na życzenie pasażerów także koniak.

— Jestem pewien, że obiad był smaczny.

— Tak, ale oczywiście na tym nie kończy się moja praca. Mam jeszcze inne obowiązki, o których mówiły na pewno już moje koleżanki. Nigdy jednak nie zamieniłabym jej na żadną inną, pomimo że jest niekiedy naprawdę ciężka.

— Ale chyba i urozmaicona?

— Ba, powiedziałabym nie pozbawiona czasami momentów humorystycznych. Ot, jaką miałam przygodę z pewną bardzo miłą dziewczynką. Przyjęłam ją w Warszawie na pokład, aby zawieźć do Londynu, gdzie oczekiwała ją matka. Podczas lotu zawarłyśmy między sobą przyjaźń, a dziewczynka polubiła mnie do tego stopnia, że nie chciała się ze mną rozstać w Londynie. Tym bardziej, że nie poznała swojej matki, której dawno nie widziała. Dopiero po wielu tarapatach udało mi się z nią pożegnać.

— Sądzę, że przyjemnych momentów w pani pracy jako stewardessy można by znaleźć wiele?

— Naturalnie. Niemal zawsze spotykam się z bardzo miłymi i uprzejmymi pasażerami. Najmilej jednak wspominam loty inauguracyjne na otwarcie połączenia Warszawa — Londyn i Londyn — Warszawa, podczas których bardzo mile witano nas i goszczono. W Londynie obwożono nas niemal przez całą noc po mieście. Wszyscy byli dla nas nadzwyczaj uprzejmi i serdeczni. A na lotnisku podczas lądowania oczekiwało nas dużo ludzi, wśród nich oczywiście i nasza polonia angielska. Wtedy też otrzymałam upominek od polskich pilotów w Anglii, który jest może dla mnie najcenniejszy i najbardziej wzruszający. Jest to książka z dedykacją: „Stewardessie pierwszego polskiego samolotu pasażerskiego na ziemi angielskiej ofiarują piloci, którzy przebywali tę samą trasę w nieco innych warunkach". W słowach „inne warunki" — kryją się sławne loty polskich pilotów z Anglii do okupowanej przez Niemców Warszawy.

— A momenty mniej przyjemne?

— O tych raczej nie chciałabym mówić, ale skoro pan nalega, to mogę zdradzić, że był to lot z naszym rodakiem, zresztą uwielbianym przez starsze pokolenie — Janem Kiepurą.

— Hm... to przykre... Pani Milado, proszę na zakończenie naszej rozmowy zdradzić ile pani udzieliła już wywiadów prasowych.

— Było ich tak wiele, że nie pamiętam. Między innymi występowałam w radio, w telewizji polskiej i angielskiej. Muszę powiedzieć, że zadawano mi pytania podobne do tych, które pan mi stawia.

— ?!!!

JAK WYPADŁ EGZAMIN

MARSZAŁEK Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej Peng Teh-huai kończył swoją wizytę wraz z delegacją w Związku Radzieckim i zamierzał właśnie udać się do Polski. Na lotnisku moskiewskim stał już specjalnie dla niego przygotowany samolot, którym miał się udać do Warszawy. Po oficjalnych pożegnaniach skierował się po schodkach do samolotu.

— Nin hao-ma?

— Hyn hao sie-sie ni — odpowiedział zajęty swoimi myślami nie zwracając uwagi. Dopiero po chwili wydało mu się trochę dziwne. Jak to? Wsiadam do polskiego samolotu, w którym witają mnie w języku chińskim? Marszałek podniósł wzrok, ażeby zobaczyć któż to może być. I tu jeszcze raz zdziwił się. Nie była to wcale dziewczyna z jego kraju — potem podobne kobiety mógł już spotkać w kraju nad daleką Wisłą. Sympatyczne i ujmujące spojrzenie młodej przystojnej polskiej stewardessy wzbudziło w nim zaufanie.

Ową nieznajomą władającą tak świetnie językiem chińskim okazała się nasza rodaczka pani Magdalena Nowacka-Bugaj.

— Jak do tego doszło, że towarzyszyła pani marszałkowi Peng Teh-huaiowi?

— Ponieważ wiadomo było, że marszałek ma odwiedzić Polskę, szukano osoby, która by znała język chiński i w ten sposób trafiono na mnie.

— Przypuszczam, że był to jeden z przyjemniejszych momentów w pani, karierze?

— O tak. Czułam się bardzo zaszczycona i przez cały czas podróży starałam się, aby moja praca wypadła jak najpomyślniej, tym bardziej, że jestem sinologiem. Pragnęłam, aby i mój egzamin z języka wypadł jak najlepiej, tym bardziej, że miły gość postanowił, że podczas podróży przeprowadzi ze mną egzamin z języka chińskiego.

— I jak wypadł egzamin?

— Ponieważ zapowiedź egzaminu przyjęłam niemal na serio — miałam trochę tremy. Ale później, gdy marszałek znalazł czas, nie wyglądało to tak groźnie i myślę, że wypadł pomyślnie.

— Na czym polegała pani praca podczas całego pobytu marszałka i delegacji na pokładzie samolotu?

— Przede wszystkim starałam się ugościć wszystkich na pokładzie jak najserdeczniej, a jednocześnie byłam też i tłumaczką. Moi goście byli jednak zmęczeni i najczęściej musiałam im przygotować coś do picia. A w ogóle to muszę powiedzieć, że cała delegacja była dla mnie nadzwyczaj miła i gdy rozstawaliśmy się w Berlinie, dokąd się następnie udali, serdecznie sobie podziękowaliśmy za wspólnie spędzone loty.

— Czym można wytłumaczyć znajomość języka chińskiego u pani?

— Skończyłam studia sinologiczne na Uniwersytecie Warszawskim, stąd moja znajomość tego języka. Po studiach wyczytałam w prasie, że trwają przyjęcia stewardess do „Lotu". Zgłosiłam się i po przejściu fachowego przeszkolenia zostałam stewardessą.

— Czy podoba się pani obecny charakter pracy?

— Oczywiście. Każdy lot stanowi dla mnie przeżycie, choć nie mogę powiedzieć, że praca jest łatwa.

450 TYSIĘCY W POWIETRZU

PANI Teresa Kopecka należy do stewardess „Lotu", które mają średnią ilość wylatanych kilometrów. Dla nich nazywa się to „średnią ilością kilometrów", zaś dla zwykłego śmiertelnika 450 tys. kilometrów na pewno nie będzie czymś zwykłym. 450 tysięcy kilometrów to przecież tyle ile potrzeba na jedenastokrotne okrążenie Ziemi wokół równika. Bagatela.

— Ma pani wylatanych tyle tysięcy kilometrów, to znaczy, że zdążyła pani zobaczyć wiele krajów i stolic?

— Rzeczywiście. Byłam już niemal we wszystkich zakątkach Europy. Znam, pewno z wyjątkiem Madrytu, Lizbony, Oslo i Helsinek, wszystkie stolice Europy. Zresztą podobnie jak moje koleżanki.

— A która stolica Europy zrobiła na pani największe wrażenie?

— Przede wszystkim Rzym, który mnie naprawdę oczarował, chyba daleko bardziej niż Paryż. Zadość uczyniłam też tradycji i zwyczajowi wrzucając, jak każdy kto znajdzie się w „wiecznym mieście", soldino do sławnej fontanny, bo przecież chciałabym znów kiedyś tam być.

— A jeśli chodzi o pracę na samolocie...

— Pracę? No, na pewno ją lubię nie mniej od moich koleżanek. Daje mi dużo satysfakcji i zadowolenia, a przy tym mogę poznać kawałek świata.

— Czy nie jest ona jednak ciężka?

— Na pewno. Oprócz całego szeregu spraw, które na mnie spoczywają poza tą pracą „reprezentacyjną" w samolocie, muszę mieć na uwadze i pewnego rodzaju dyplomację w stosunku do pasażerów. Umiejętnie ich ulokować w samolocie. Troszczyć się o przyjemną atmosferę podczas podróży. Umiejętnie nawiązać rozmowę bacząc równocześnie, aby nie zrazić sobie naszych pasażerów, tym bardziej, że pragnęłybyśmy zyskać uznanie i szacunek taki, jakim się cieszą na całym świecie polscy piloci.

— To bardzo miło słyszeć...

— Szczególnie nam. Zresztą z wielkim poważaniem dla osiągnięć i walorów polskich pilotów spotykam się niemal na każdym kroku za granicą i dlatego niekiedy zazdroszczę im tego, ale z drugiej strony wydaje mi się, że część tego splendoru spływa i na mnie.

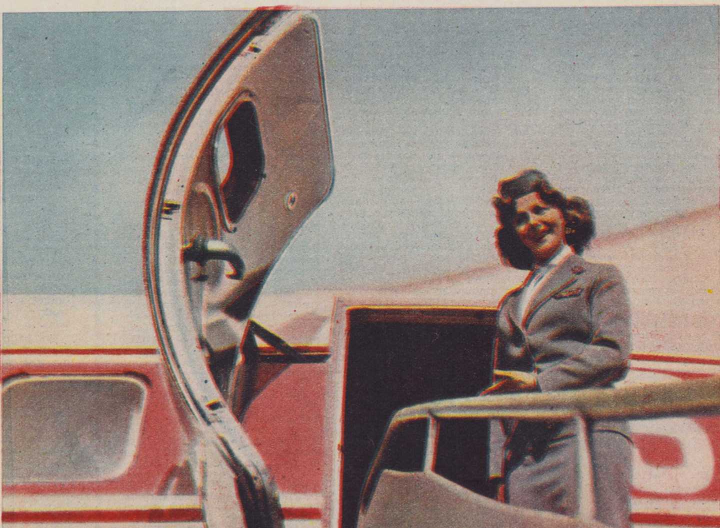
— Nie sądzę, ażeby prawiono komplementy tylko naszym pilotom?

— Hm — no nam też...

— A jak brzmiał taki najprzyjemniejszy?

— To może nie był komplement, a raczej hiszpańskie przysłowie ludowe, które mi powiedział pewien Hiszpan podczas lotu do Warszawy, może ze względu na to, że rozmawiałam z nim w jego ojczystym języku: „Contigo pan y cebolla" (O chlebie i cebuli — byle z tobą).

M. RZESZOWSKI



Milada Stoczkowska



BIBLIOTEKA MŁODEGO LOTNIKA

„ZASADY LOTU SAMOLOTÓW SZYBKICH", W. Markowski. Wydawnictwo MON 1959, str. 444.

UKAZAŁA się ostatnio na półkach księgarskich nowa pozycja z technicznej literatury lotniczej, książka pt. „Zasady lotu samolotów szybkich" — inż. W. Markowskiego, wydana staraniem Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej. Zadaniem tej książki jest zapoznanie czytelnika z zasadami aerodynamiki i gazodynamiki oraz mechaniki lotu w zastosowaniu do nowoczesnych szybkich samolotów odrzutowych. Poziom jest dostosowany do wiadomości absolwentów szkół średnich. W związku z tym w części wstępnej autor daje podstawowe wiadomości z fizyki, tak, że studiowanie dalszego tekstu nie wymaga szukania wprowadzających wyjaśnień w innych podręcznikach. Jednocześnie książka stanowi dobre wprowadzenie do dalszych studiów tematu z prac bardziej specjalnych.

Całość materiału podzielona jest na cztery części. Część pierwsza zawiera podstawowe wiadomości z fizyki gazów, a także o rozprzestrzenianiu się fal ciśnieniowych w gazach. Część druga omawia zagadnienia aerodynamiki samolotów szybkich. I tak podane są charakterystyki geometryczne i aerodynamiczne profili lotniczych, następnie omówiono przepływ gazu przy prędkościach poddźwiękowych, przydźwiękowych i naddźwiękowych. Przedstawiono wpływ ściśliwości powietrza na charakterystyki aerodynamiczne profili oraz całych samolotów, przy czym omówione są cechy kształtów typowych dla samolotów szybkich. Część trzecia poświęcona jest mechanice lotu; autor podaje charakterystyki napędów stosowanych w samolotach szybkich, następnie omówione są osiągi w locie poziomym i skośnym, przy ruchu opóźnionym lub przyśpieszonym oraz krzywoliniowym. Dalej omówiony jest start i lądowanie oraz zasięg. Podano analityczne metody obliczania figur akrobacji lotniczej. Ostatni rozdział, niestety, stosunkowo krótki, poświęcony jest stateczności i sterowności samolotów przy dużych prędkościach. W części czwartej omówione są zagadnienia związane z efektami termicznymi towarzyszącymi dużym prędkościom. Autor porusza różne aspekty przekraczania tzw. bariery cieplnej.

Tekst podany jest jasno i przejrzyście, autorowi udało się wyeliminować matematykę wyższą, która z reguły jest stosowana przy omawianiu zagadnień dynamiki gazów czy aerodynamiki, dzięki temu ogromnie wzrasta ilość czytelników którzy będą w stanie studiować zamieszczony materiał. Książka służy więc popularyzacji nowoczesnej trudnej wiedzy lotniczej. Duża ilość rysunków i wykresów ułatwia przyswojenie sobie tekstu. W wielu miejscach autor nawiązuje do zagadnień praktycznego pilotażu samolotów odrzutowych, a także do warunków napraw i konserwacji sprzętu, tłumacząc wymagania stawiane personelowi naziemnemu przez nowoczesny samolot. Toteż możemy książkę polecić pilotom oraz personelowi technicznemu. Znajdą oni odpowiedzi na wiele pytań, z jakimi spotkają się w swej pracy.

Wydaje się, że celowe by było zamieszczenie szeregu przykładów liczbowych, co pozwoliłoby czytelnikowi lepiej zrozumieć przydatność podawanych wzorów i nauczyło go wykorzystywać je w praktyce. Część poświęcona własnościom lotniczym w porównaniu do metod obliczania osiągów jest może za skromna, wskutek tego nie omówiono szeregu specyficznych właściwości samolotów szybkich, jak np. „zwalania się na skrzydło" przy dużych prędkościach lotu, zacieśniania w zakrętach itp. Zbyt krótko rozprawiono się ze statecznością boczną, ruch boczny składający się z okresowego przychylania i odchylania niewłaściwie określono jako myszkowanie, podczas gdy od dawna ustaloną nazwą jest niestateczność holendrowania, zaś myszkowaniem nazywa się wahania kierunkowe bez przechyłów. W innym miejscu niesłusznie podano, że prędkość wiatru może być określona z przelotu tam i z powrotem wzdłuż odcinka: potrzebny jest jeszcze przelot wzdłuż innego odcinka, położonego pod kątem do poprzedniego.

Słownictwo jest na ogół poprawne. Zwrócę tylko uwagę, że utarły się już nazwy figur akrobacyjnych jak „wywrót", a nie przewrót przez skrzydło, „zawrót" zamiast immelman, w korkociągu samolot porusza się po linii śrubowej, a nie po spirali.

W odniesieniu do symboli można stwierdzić, że odpowiadają one obecnie powszechnie u nas przyjętym, z tym, że niewłaściwie wprowadzono we wzorze 3.3 i dalszym długości odniesienia. Wzory są składane dość starannie, niemniej wkradło się szereg omyłek. To już jest apel do drukarzy: wzory, jeżeli mają być użyteczne, muszą być złożone z wykluczeniem jakichkolwiek omyłek czy braków.

Podsumowując należy stwierdzić, że omawiana książka z pożytkiem będzie czytana przez szeroki ogół czytelników interesujących się zagadnieniami nowoczesnej techniki samolotów odrzutowych. (R.L.)

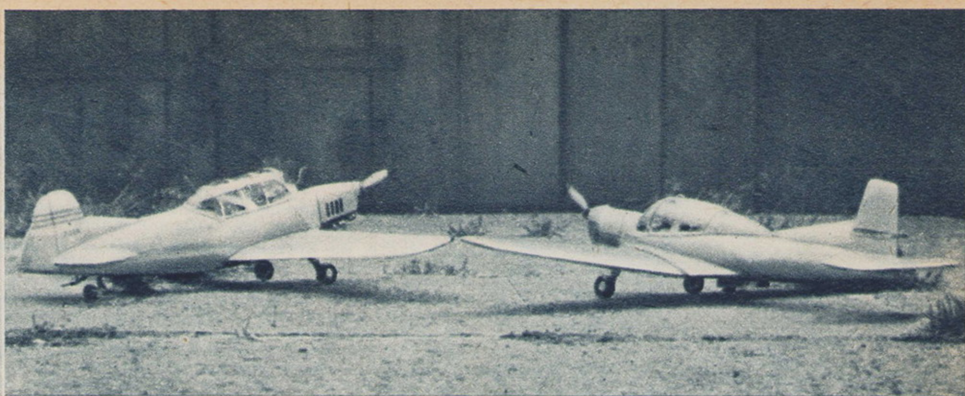
Wyjaśnienie

W związku z licznie napływającymi do Zarządu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zamówieniami od modelarzy indywidualnych oraz różnych instytucji na materiały modelarskie, Zarząd APRL wyjaśnia, iż Centralna Składnica Materiałów Modelarskich zaopatruje jedynie sekcje modelarskie aeroklubów regionalnych.

Zamówienia indywidualne należy kierować do sklepów modelarskich oraz do CSH na następujące adresy:

1) *Ośrodek Szkoleniowo-Propagandowy Aeroklubu Warszawskiego — Warszawa, ul. Śniadeckich 1/15,*
2) *Ośrodek Propagandy Lotnictwa Aeroklubu Łódzkiego — Łódź, ul. Piotrkowska 145,*
3) *Centralna Składnica Harcerska — Warszawa, ul. Marszałkowska 82, stoisko nr 3.*

Wymienione sklepy modelarskie nie tylko prowadzą detaliczną sprzedaż materiałów modelarskich na miejscu, ale również realizują wysyłkę materiałów na pisemne zamówienia z terenu całej Polski



KĄCIK FOTOGRAFII LOTNICZEJ

Vladimir Prohazka z Pragi Czeskiej jest znanym modelarzem i autorem szeregu książek z dziedziny małego lotnictwa, budowy modeli statków i samochodów. Ostatnio wykonał dwa modele w skali 1:25 samolotów „Trener"-226 i „Meta-Sokol", które widzimy na nadesłanym nam zdjęciu. Modele są wykonane bardzo realistycznie. Usytuowanie tych modeli na tle ciemnej bramy sprawia wrażenie dużych maszyn znajdujących się przed hangarem. Jednym słowem i modele piękne i zdjęcie ciekawe.

Sylwetki sławnych lotników

IWAN KOŻEDUB (ur. 1920 r.), as radzieckiego lotnictwa myśliwskiego.



Syn chłopa, ukończył szkołę powszechną i technikum chemiczno-technologiczne. Przed wojną należał do klubu lotniczego, gdzie wyszkolił się na sportowego pilota silnikowego. Od 1940 r. — w wojsku, gdzie uzyskał dyplom pilota wojskowego. W okresie 1941—45 wykonał ok. 330 lotów operacyjnych przeciwko „Luftwaffe", uczestniczył w 120 walkach powietrznych i zestrzelił 62 samoloty wroga. Jest to najwyższa liczba zwycięstw powietrznych osiągnięta przez lotnika alianckiego w czasie drugiej wojny światowej. Kożedub ma za sobą m. in. takie wyczyny jak strącenie (na samolocie tłokowym) świeżo wypuszczonego do walki przez Niemców odrzutowca (24 lutego 1944 r.) i zaatakowanie we dwójkę 40 Focke-Wulfów z bombami. Podczas walki z nimi strącił 61 i 62 samolot hitlerowski i przeszkodził formacji niemieckiej w zbombardowaniu oddziałów własnych. W r. 1949 Kożedub w stopniu generała ukończył Lotniczą Akademię Inżynierską im. M. Żukowskiego.

J. KĘDZ.

KORESPONDENCI

Stefan Cywicki — Czeladź i **Maria Dybowa** — Leszno Wlkp. — zapytują nas w jaki sposób mogą nabyć książki „Przegląd samolotów bombowych", „Przegląd samolotów myśliwskich" oraz stare egzemplarze „Skrzydlatej Polski", ponieważ nie mogą ich nabyć w miejscowych placówkach księgarskich.

Wprawdzie już informowaliśmy w sprawie nabywania zarówno książek, jak i „Skrzydlatej", ale ponieważ listów tego typu przychodzi do redakcji w dalszym ciągu dużo, wyjaśniamy, że egzemplarze przedawnione od roku 1956 można zamawiać w Spółdzielni „Wspólna Sprawa" — Warszawa, Marszałkowska 28, wpłacając jednocześnie należność przekazem pocztowym.

Natomiast książki „Przegląd samolotów bombowych" i „Przegląd samolotów myśliwskich" wyjątkowo można zamawiać w Wydawnictwach Komunikacyjnych — Warszawa, Kazimierzowska 52 — Dział Zbytu. (r)

MAŁE LOTNICTWO ZAGRANICĄ

Węgry. Najnowszym silnikiem produkcji węgierskiej jest „Record" 2,5 cm o mocy 0,27 KM przy 13 000 obr/min.

Francja. W Paryżu w dniach 21 października — 3 listopada bieżącego roku odbędzie się międzynarodowa wystawa modeli redukcyjnych samolotów, okrętów i samochodów.

● 31 stycznia br. odbyły się pod Paryżem w sali jednej ze szkół zawody mikromodeli (wysokość sali 12 m). W kategorii modeli krytych mikrofilmem najlepszy wynik 227 sek. Warto zwrócić uwagę, że były to pierwsze większe zawody w zapomnianej dotąd we Francji kategorii. Zapowiedź zorganizowania mistrzostw świata w tej ciekawej konkurencji niewątpliwie zachęciła do porównania sił.

NRF. Na liście krajowych rekordów modelarskich umieszczono następujące osiągi: modele na uwięzi prędkość lotu — 220.8 km/h, mikromodele — długotrwałość lotu — 17 min 24 sek.

NRD. W roku bieżącym odbędzie się tutaj 17 imprez modelarskich, w tym również poświęcone mikromodelom i modelom zdalnie sterowanym. Redakcja modelarskiego miesięcznika „Modellbau und Basteln" umożliwia każdemu czytelnikowi bezpłatne otrzymanie planu modelu odbitego na światłokopii. Na ogłoszonej liście znajduje się obecnie 6 tego rodzaju planów.

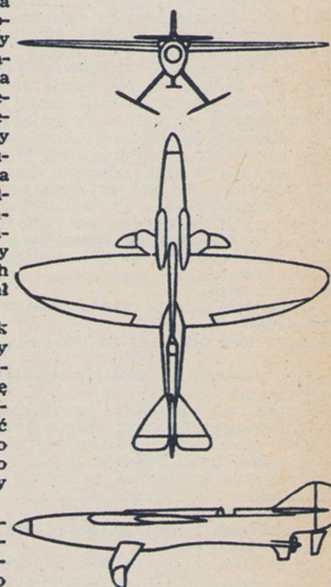




JEDNYM z bardziej osobliwych i bodaj pierwszych tego rodzaju na świecie był jednomiejscowy samolot wyścigowy Piaggio Pc-7. Skonstruowany przez Włocha Pegna na zawody o puchar Schneidera w 1929 roku był połączeniem łodzi i samolotu. Gdy kadłub pozostawał zanurzony w wodzie, działała śruba umieszczona w tylnej części kadłuba. W miarę wzrostu prędkości samolot wychodził z wody opierając się na nartach wodnych i rozpoczynał właściwy start.

Do napędu służył silnik Isotta-Fraschini o mocy 850 KM. Przekładnia od silnika uruchamiała śrubę wodną. Prędkość lotu około 520 km/h. Rozpiętość około 7,5 m, długość około 9,5 m, wysokość około 2,5 m. Ciężar całkowity około 1 400 kG.

Na zdjęciu powyżej samolot Pc-7 przygotowywany jest do startu, sprawiając wrażenie zatopionego wraka. Niżej obok — sylwetka tego osobliwego samolotu w trzech rzutach.



KĄCIK FILATELISTY



Wszystkie znaczki Narodów Zjednoczonych posiadają napisy w kilku językach — angielskim, francuskim, rosyjskim, hiszpańskim i chińskim. Znaczki te są niezmiernie poszukiwane i odznaczają się oryginalnym układem graficznym. Wydany ostatnio znaczek lotniczy wartości 10 c przedstawia stylizowany samolot na tle sylwetki gołębia. Drugi znaczek wydany został w Argentynie z okazji 50-lecia istnienia Aeroklubu Argentyny. Znaczek wartości 2 pesos przedstawia stary samolot sprzed kilkudziesięciu laty.

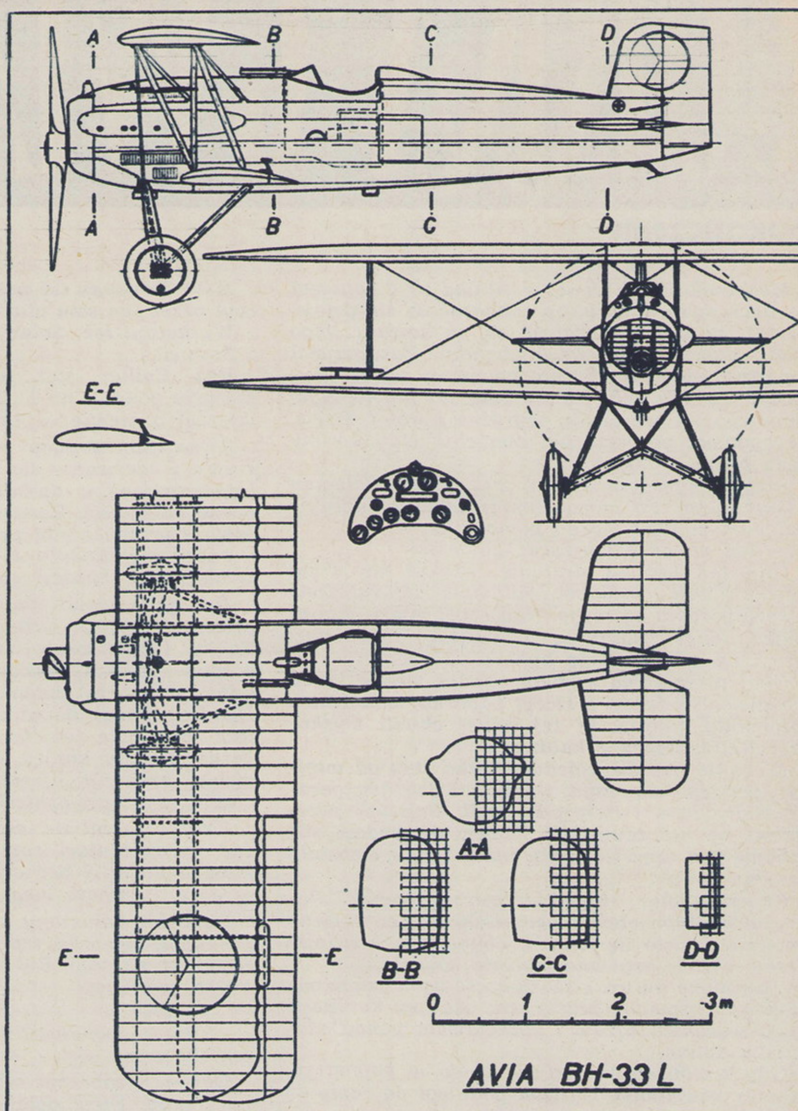
LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

IM NIE POZWOLONO STARTOWAĆ

RYSZARD KACZKOWSKI



Seryjny myśliwiec jednomiejscowy AVIA B-534, stanowiący podstawowe wyposażenie lotnictwa czechosłowackiego do r. 1939.



Myśliwiec jednomiejscowy AVIA BH-33 L (BA-33) z roku 1927. Prędkość max. — 298 km/h, pułap — 8 700 m, czas wznoszenia na 5 000 m — 8 min 14 sek, zasięg — 450 km, uzbrojenie — 2 k. masz. 7,92 mm oraz 6 bomb po 10 kG, silnik 500 KM. Wersja BH-33 z kadłubem drewnianym była budowana z licencji w Polsce, w PWS, a wersja metalowa BH-33 E w Jugosławii. Trzy maszyny zakupił ZSRR, zaś jedną daleka Mandżuria.

Początki rozwoju czechosłowackiego przemysłu lotniczego sięgają roku 1919, kiedy to powstają trzy wytwórnie lotnicze: „Letov", „Aero" i „Avia". „Letov" — zawdzięczał swój rozwój wojskowym warsztatom remontowym i jego pierwszym wojskowym prototypem był dwupłat „Sz-1" konstrukcji inż. A. Smolika z silnikiem Hiro 230 KM.

10 lutego 1919 roku dr Kabes zakłada w Bubenci fabrykę „Aero", która na bazie poniemieckich Brandenburgów wypuszcza szkolne dwupłatowce Ae-1 i A-14 i A-15.

Ta początkowo mała wytwórnia już w 1923 roku jest nowoczesnym zakładem, zbudowanym od podstaw w Vysocanach. Obie wytwórnie, tj. „Letov" i „Aero" łącznie z „Avią", która była filią Skody, zaczęły projektować i produkować samoloty sportowe, szkolne i wojskowe. W latach 1920—30 na uzbrojenie lotnictwa czechosłowackiego wchodzą rodzime konstrukcje udanych samolotów myśliwskich „Avia", z których wysoką klasę w ówczesnym czasie stanowiły konstrukcje inż. inż. Benesa i Hajna. Samolot myśliwski Avia BH-133, będący ewolucją seryjnie budowanych BH-33L i BH-33E, sprzedany był na prawach licencji Polsce i budowany u nas jako PWS-Avia B-33.

Główny nacisk, położony przez czechosłowacki sztab generalny na lotnictwo myśliwskie, ujemnie wpłynął na rozwój lotnictwa bombowego, które składało się w większości z przestarzałych maszyn zakupionych we Francji. Próby wprowadzenia na uzbrojenie samolotów bombowych własnej konstrukcji kończyły się niepowodzeniem.

Brak zrozumienia w sztabie generalnym do własnych projektów opóźniał cykl rozwojowy danego samolotu i w efekcie prototyp, który ujrzał światło dzienne, był już przestarzały. Mimo tego w latach 1929—30 weszły na uzbrojenie bombowce A-42 i A-100; a wkrótce A-101, które zapoczątkowały rozwój tego rodzaju konstrukcji. Rozbudowując przemysł lotniczy pomyślano równocześnie o bazie silnikowej dla swoich konstrukcji. Uniezależniono się w tym przypadku od dostaw z zagranicy, całkowicie pokrywając zapotrzebowanie na silniki własnym przemysłem.

Zakłady Skoda zakupują we Francji licencję silnika Hispano-Suiza o mocy 300 i 850 KM, a wkrótce zaczynają budować własne: Skoda-K o mocy 420 KM i Skoda-L o mocy 450 KM. Oprócz tego wytwórnia „Walter" buduje silniki własnej konstrukcji małej mocy do samolotów szkolnych oraz z licencji angielski Bristol „Pegasus" dużej mocy.

W 1934 r. czechosłowackie Ministerstwo Obrony stwierdziło, że stan lotnictwa bombowego jest wprost katastrofalny; jednocześnie zrozumiano, że do prowadzenia nawet obronnej walki w razie ataku przeciwnika wymagane są środki nękające wroga. Środkami tymi była kategoria średnich bombowców, które współdziałając z lotnictwem myśliwskim tworzyłyby silne zespoły dysponujące dużą siłą ognia. Będący na wyposażeniu Aero A-101 i jego rozwojowe wersje oraz budowane z licencji Fokkera Avia F-39 (przeróbka z pasażerskiego) były przestarzałe i nie spełniały warunków zasięgu, prędkości i siły ognia.

Celem szybkiego polepszenia stanu bojowego lotnictwa bombowego zakupiono we Francji licencję ciężkiego bombowca Bloch BN-200. Produkcję tego samolotu podjęto w początkach 1935 roku, usuwając jednocześnie liczne wady konstrukcyjne. W międzyczasie biura konstrukcyjne „Avia", „Aero" i „Letov" gorączkowo opracowują nowe typy maszyn bombowych, spełniających warunki nowoczesnego sprzętu. Tymczasem w „Avii" prowadzone od 1932 roku prace nad projektem nowego samolotu myśliwskiego uwieńczone zostają sukcesem, co pozwala na seryjne produkcję tych maszyn (Avia B-534).

Wzrastający napór hitlerowski i zagrożenie granic przyspiesza prace nad tymi typami, dla których Ministerstwo Obrony nie przejawiało dotąd zainteresowania. Po podpisaniu układu ze Związkiem Radzieckim o pomocy wzajemnej zaczęto bliżej interesować się konstrukcjami ZSRR. Następuje też szeroka wymiana doświadczeń technicznych, a wkrótce do ZSRR wyjeżdża grupa czechosłowackich pilotów na przeszkolenie. W 1936 roku Czechosłowacja zakupuje w ZSRR 30 średnich bombowców SB-2 oraz licencję na ich produkcję. Na początku 1937 roku pierwsze z zakupionych samolotów zostają przekazane władzom CSR i natychmiast wcielone do służby. Prawo produkcji licencyjnej przejął koncern Skoda, który z kolei przekazał dokumentację do „Avii" (jako swojej filii) oraz do zakładów „Aero" i „Letow".

W „Avii" wypuszczono dwie serie tego samolotu, w ilości 66 sztuk, zmieniając nazwę SB-2 na Avia B-71. Zamówienie w „Aero" opiewające na 45 maszyn wykonano w początkach 1938 roku, zaś dalsze egzemplarze przekazać miał „Letov", który przygotowywał się do produkcji, opracowując oprzyrządowanie. X-ty Zlot Sokołów w 1938 roku dał okazję władzom republiki do zademonstrowania swoich sił powietrznych, pokazując między innymi przelot Avii B-71.

Bombowiec Avia B-71 (SB-2) był wolnonośnym całkowicie metalowym średniopłatem konstrukcji skorupowej. W przedniej części kadłuba mieściło się stanowisko strzelca, za którym umieszczona była kabina pilota z dobrą widocznością do przodu i na boki. W środkowej partii kadłuba, za kabiną pilota, znajdowało się stanowisko strzeleckie radiotelegrafisty, wysuwane w razie potrzeby ku górze. W czechosłowackiej wersji samolot napędzany był dwoma 12-cylindrowymi silnikami chłodzonymi cieczą: Avia-Hispano-Suiza 12 Ydrs o mocy 750/860 KM każdy. Śmigła metalowe, dwułopatowe, przestawialne. Podwozie wciągane ku tyłowi w gondole silników. Uzbrojenie samolotu składało się z 3 działek i 600 kG bomb. Samolot ten w 1938 roku stanowił podstawowe wyposażenie czechosłowackiego lotnictwa bombowego. Seryjną produkcję tego bombowca przerwały działania wojenne. Po zajęciu Czechosłowacji przez Niemców Avia B-71 był używany jako samolot holujący cele w strzelaniach powietrznych.

Dane techniczne: Rozpiętość — 20,33 m, Długość — 12,27 m, Wysokość — 4,7 m, Pow. nośna — 56,7 m², Ciężar własny — 4 137 kg, Ciężar całkowity — 6 000 kG, Prędkość na 2 000 m — 410 km/h, Prędkość na 4 000 m — 430 km/h, Pułap — 9 000 m, Czas wznoszenia na 5 000 — 11 minut, Zasięg — 1 000 km.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



Praga BH-44, myśliwiec bombardujący (1930—1932 r.). Prędkość max. — 330 km/h, uzbrojenie — działko 20 mm, 2 k.masz. i 60 kG bomb. Silnik — 650 KM.



Letov S-231, myśliwiec rozpoznawczy (1932—1933 r.). Prędkość 560 KM.

CÓRKA GWIAZD

DOKOŃCZENIE **(4)**

Mechanik Ralph Jones z silnika nr 3 wyszedł na dach swej kabiny, by zobaczyć co się dzieje. Ujrzał, że statek rozlatuje się w kawały. Jego silnik dawał wciąż 1 400 obr/min. Zastanawiał się przez moment czy nie powinien zejść i wyłączyć zapłonu, lecz ziemia była już blisko, z jej ciemnego tła wyrastały wyraźne korony drzew. Zdecydował pozostać na wierzchu. Gdy korony będą blisko — skoczy.

Przy lewym silniku nr 2 siedzieli Coleman i Quernheim. Po pierwszym trzasku w kadłubie Coleman zwrócił się do pomocnika.

— Idź na górę wyrzucać zbiorniki.

Gdy ten był na drabinie, rozległ się drugi trzask. Część środkowa odłamała się zaledwie o parę yardów od niego. Nad sobą, miast otworu włazu, miał plątaninę pogiętych dźwigarów. Drogi na górę już nie było.

Obaj patrzyli na szybko rosnącą ziemię. Spód ich gondoli uderzył o szczyt pagórka, wokół nich załopotały gałęzie. W tej samej chwili wyskoczył Ralph Jones z kabiny nr 3.

Nieco do przodu, zaledwie kilka stóp od miejsca drugiego złamania, tkwili między dźwigarami Bull Tobin i Henry Boswell. Byli tak przerażeni, że nie zauważyli nawet, iż gondole silnikowe pod nimi uderzyły już o ziemię i zostały urwane.

Charlie Solar słyszał trzask uderzenia. Pokrycie kadłuba obok niego rozdarło się, w mrok wnętrza wdarło się światło. Zobaczył wierzchołki drzew i dwie zrywane właśnie gondole.

Uwolniona od ich ciężaru część ogonowa dźwignęła się znowu, przesunęła się po koronach kępy wysokich drzew i pożeglowała ponad niewielką doliną.

Gdy sterowiec znalazł się znów w powietrzu, monter kadłubowy Carlson podbiegł do ramy 40 i chwycił linkę zaworu gazu.

STATEK kołysał się łagodnie ponad dolinką, aż zaczepił o coś lewą burtą. Bill Russell zobaczył otwór w powłoce i wyskoczył. Znalazł się wśród gałęzi drzewa, po których stoczył się na ziemię. Był na stromym zboczu. Statek powoli odpływał w dolinę.

— Skakać! skakać! — wołał Russell biegnąc za statkiem.

Carlson puścił linę, pobiegł do przodu do otworu w kilu. Ziemia była zaledwie około 10 stóp (3 m) poniżej. Zawisł na chwilę na rękach i skoczył.

Mark Donovan też posłyszał Russell'a i wyskoczył przez ten sam otwór co Carlson.

Wyskoczył też: Solar, Wilson, Masters, Hereth i Boswell.

Red Collier stał wciąż niewzruszenie na szczycie gondoli nr 1. Dopiero gdy spód gondoli uderzył o ziemię — skoczył.

Richardson stojący nad włazem widział uderzenie i oderwanie się gondoli. Myślał o skoku, lecz panujący w dolinie mrok mógł mylić jego ocenę odległości. Zesunął się po drabinie, która jeszcze przed chwilą prowadziła do silnika nr 1 i puścił się dopiero z jej pogiętego końca. Tą samą drogą opuścił statek mechanik Johnson.

Już tylko trzech ludzi pozostało w kadłubie: oficerowie Banch i Hendley oraz mechanik Bull Tobin. Gdy kadłub uderzył wreszcie bokiem o stok wzgórza, Banch przeleciał przez burtę, potoczył się po ziemi i zerwał na nogi. Tom Hendley upadł na głowę, był lekko ogłuszony, lecz właściwie też bez szwanku. Bull wyleciał przez otwarty koniec kadłuba. Gdy spojrzał za siebie, zobaczył, że miejsce na którym przed chwilą stał było zgniecione, jak stopą olbrzyma.

Kadłub zaczął się teraz staczać ze zbocza, grożąc zmiażdżeniem rozsypanym na nim rozbitkom. Johnson i Richardson darli się po zboczu w górę, Peckham biegł w dół.

Donovan ogłuszony jeszcze upadkiem siedział na ziemi, gdy ktoś szarpnięciem za ramiona postawił go na nogi. Był to Bill Russell. Trzymając się za ręce biegli teraz w dół. Gdy jednak Russel go puścił, niezorientowany Donovan stanął.

— Patrz, Donovan! — wołał Russell. — Statek się toczy.

Donovan zobaczył olbrzymi walec toczący się po zboczu. Biegł oglądając się przez ramię, ale widział, że ścigający go kolos jest szybszy. Padł więc na ziemię, zamknął oczy i czekał. Nie stało się nic. Kadłub, mający jeszcze w sobie nieco gazu, przeleciał nad nim, potoczył się dalej, aż znieruchomiał opisawszy niemal pełne koło.

Powoli ludzie zaczęli się zbierać. Było ich 15.

— Patrzcie — powiedział fotograf Richardson, wskazując na północną stronę nieba. Na wysokości około 5 000 stóp (1 500 m) unosiła się na równym kilu dziobowa sekcja „Córki Gwiazd". Kierowała się w burzowe chmury i wkrótce zniknęła im z oczu. W chwilę później zobaczyli ją znowu, lecz tym razem przesłoniły ją drzewa na szczycie wzgórza.

ANDERSON siedział na swym słabym, podtrzymywanym przez dwa druty mostku i wciąż bał się ruszyć. Statek wirował w płaszczyźnie poziomej. Ogarniały go mdłości, wokół słyszał tylko szum wiatru i złowrogie trzaski w konstrukcji. Sądził, że jest sam na tym szczątku sterowca. Wiedział, że wznosi się coraz wyżej. Lada chwila eksplodują komory gazowe.

Przy wrędze 175, niedaleko od Andersona, porucznik Roland Mayer też sądził, że jest sam. Rozłamanie kadłuba wprowadziło go w stan szoku nerwowego. Nie widział teraz ziemi, trzymał się kurczowo dźwigarów, czuł, że statek wiruje szaleńczo. Na 9 000 stóp (2 500 m) wpadli w ulewny deszcz, który z niewiadomych przyczyn przerwał dotychczasową karuzelę. Mayer mógł teraz działać. Popełzł do przodu i otworzył klapę manewrową. Dopiero na 10 000 stóp (3 000 m) udało mu się powstrzymać fantastyczne wznoszenie. Teraz zaczął zbierać myśli.

Posłyszał czyjś wystraszony okrzyk na tyle. Ktoś odpowiedział. Mayer krzyknął także.

Pierwszy okrzyk wydał nawigator Charles Rosendahl, który był przy wrędze 150. Odpowiedzieli mu, jeszcze dalej z tyłu, mechanicy Halliburton i Shevlowitz.

Mayer starał się połączyć z tą grupą, lecz natknął się po drodze na wyrwę po kabinie kontrolnej.

— Hej! — zawołał ktoś z dołu. Mayer poznał głos oficera aerologicznego Anderson'a.

— Gdzie jesteś? — zapytał Mayer. Nie było odpowiedzie. Gdy podsuwał się ku krawędzi wyrwy, by pomóc przyjacielowi, nowa postać wynurzyła się z mroków kadłuba. Był to monter Mc Carthy. Obaj podpełzli jak najbliżej i z wysokości około siedmiu stóp spuścili linę. Anderson nie chciał jej chwycić. Zrozumieli, że gdy się puści choć na moment swej żerdzi, grozi mu upadek. Mayer zrobił pętlę i po kilku chybieniach zarzucił ją na Andersona. Ostrożnie aerolog puścił się jedną ręką i podciągnął sobie linę pod pachy.

W tej chwili zjawił się jeszcze pułkownik Hall.

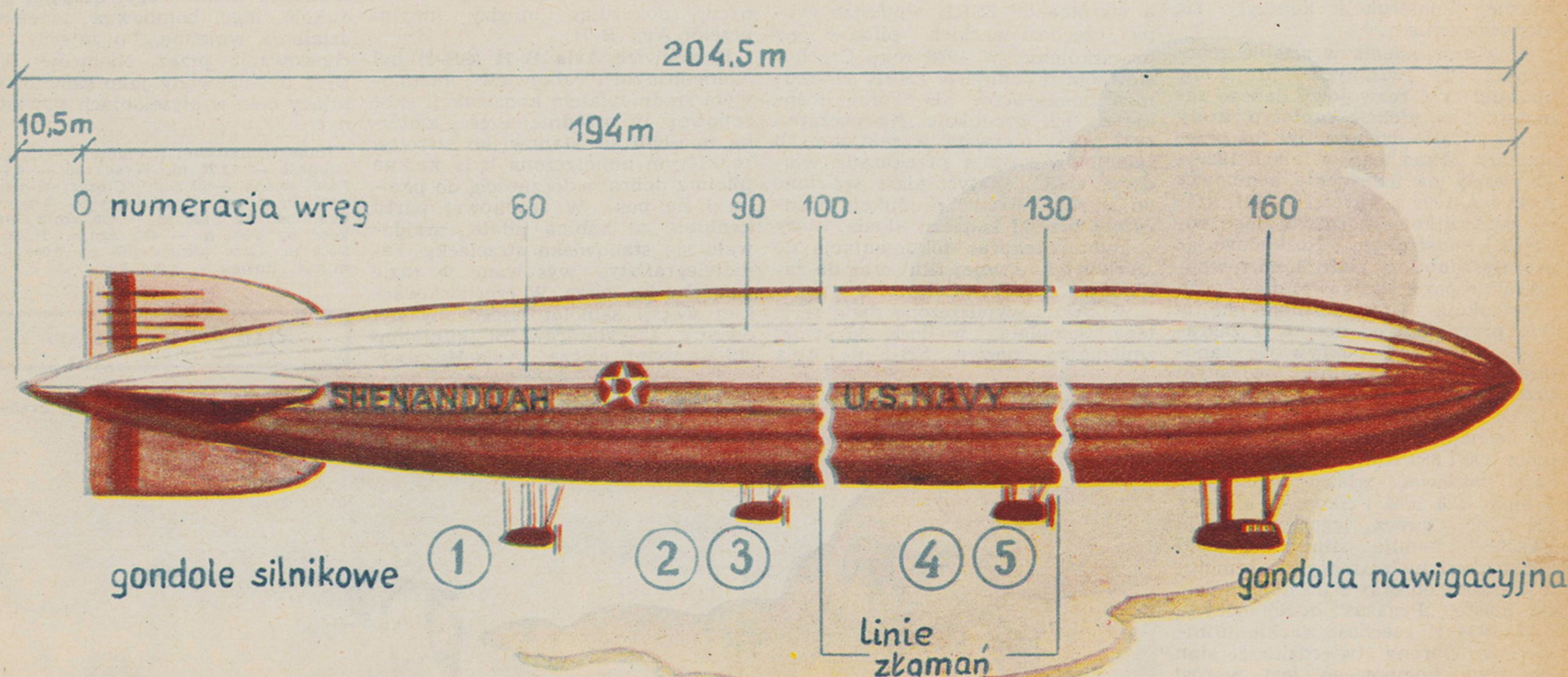
— Co mam robić? — zapytał Mayer'a. Mayer kazał mu iść do wręgi 180 i na jego komendę otwierać zawory gazu. Pułkownik popełzł do przodu przez pogięte dźwigary.

Mc Carthy i Mayer wyciągnęli teraz szczęśliwie Andersona.

Mayer i Rosendahl stojąc po dwóch stronach wyrwy przeprowadzili konferencję. Mayer zawiadomił, że znalazł zawór gazowy i zbiornik wodny zawierający 1 600 funtów (700 kG) balastu. Zdecydowano próbować lądowania.

Ich szczątek sterowca zatoczył duże koło o promieniu 10 mil. Gdy zaczęli opadać, wyszli z chmur i przez wyrwę w kadłubie zobaczyli ziemię. Przez chwilę widzieli nawet część ogonową. Wyglądało, że wylądowała szczęśliwie. Wiatr niósł ich teraz z prędkością około 25 mil/h. Statek opadał szybko. Mc Carthy sądząc, że lada moment nastąpi lądowanie, wyszedł na dźwigar sterczący ku tyłowi. Coś uderzyło w kil, Mc Carthy zleciał. Spadł na gałęzie dużego drzewa, potem na ziemię. Doznał ciężkich obrażeń.

Sterowiec znów uniósł się w powietrze.



KAZIMIERZ SŁAWIŃSKI

Barbara

DOKOŃCZENIE

GDY minęła ulewa Borowiec z mechanikiem pokładowym Michalakiem udali się w stronę widocznej fabryki. Nie mieli naturalnie chęci na nocną przeprowadzkę. Postanowili więc zostać tu do rana. Borowiec usiłował stelefonować się z Katowicami. Okazało się, że burza pozrywała przewody i telefony nie działały.

— To mało ważne — doszedł do wniosku — i tak wiedzą, gdzie jesteśmy. Pokwitowali naszą depeszę.

W biurze fabrycznym przesiedzieli do rana. Znów padał deszcz. Gdy naprawiono linię, Borowiec połączył się z Katowicami.

— Nie rozumiem dlaczego ci idioci uważają nas za nieboszczyków — dziwił się po rozmowie ze mną.

Jakoś szczęśliwie nie mieli kłopotów z zapuszczeniem silników. Podgrzawszy je, ustawili się na skraju pasa. Borowiec powoli przesunął obie dźwignie do przodu. Silniki zaryczały na pełnej mocy. Samolot ruszył do przodu. Pędził coraz szybciej i szybciej.

— Szybkość 140 — podał Michalak.

Pilot lekko ściągnął wolant. Samolot oderwał się od pasa. Przytrzymał go nad ziemią.

— Podwozie!

Koła schowały się w obudowie silników. Pas się kończył. Lekko podciągając w górę położył maszynę w łagodny lewy zakręt.

— Trochę za wcześnie — pomyślał drugi pilot.

W tym momencie przerwał lewy silnik. Kichnął, zatrząsł, ciśnienie spadło na 400 milimetrów. Samolot poszedł w ślizg na skrzydło. Pilotom zrobiło się zimno. Włosy zjeżyły się. Borowiec błyskawicznie cofnął obie dźwignie. Wolant przekręcił w prawo do oporu. Nic nie pomogło! Samolot lewym skrzydłem omal już dotykał ziemi.

— To ostatnie sekundy mego życia — pomyślał — zaraz zamienimy się w rąbankę.

Na szczęście przed sobą mieli gładkie otwarte pole. Pilot ściągnął z całej siły wolant na siebie. Nie zdążywszy już wyłączyć iskrowników, ciężko, brzuchem ze zwisem na skrzydło rąbnęli na ziemię. Samolotem zawróciło jak zabawką. Szorując po polu czekali aż zapalą się. Po kilkudziesięciu metrach zatrzymał się obrócony tyłem do kierunku lotu. Załoga wyskoczyła przez awaryjne drzwi niczym korki z dna rzeki. O dziwo, „Barbara" nie paliła się. Wyglądała jednak żałośnie. Lewe skrzydło zwichrowane, silnik prawie wymontowany, łopaty obu silników powyginane w fantazyjne desenie.

Załodze i obsłudze młynka do proszku poza drobnymi podrapaniami nic się nie stało. Stojąc wokoło samolotu przyglądali się ponuro dziełu zniszczenia.

— Grudzień! — zawołał Borowiec po chwili milczenia. — Ganiaj na pocztę, połącz się błyskawicznie z Katowicami. Niech przyślą po nas samochód i kogoś do pilnowania resztek tego ciuciurupa.

— Właściwie dobrze, iż się ona wykończyła — stwierdził drugi pilot — to była piekielna maszyna.

— Wiadomo! Nosiła kobiece imię. A kobiety bywają kapryśne, krnąbrne, miewają humory i bywają często złośliwe!

— „Barbara" na szczęście nie była złośliwa. W przeciwnym razie wlewanoby nas przez lejek do trumny.

— Masz rację. Może następna „Barbara" będzie łagodniejsza, posłuszna i bez humorów. I takie czasem bywają kobiety.

Grudzień ruszył w stronę poczty. Od osiedla fabrycznego biegł tłum ludzi zaciekawionych wypadkiem.

FARMER Ernest Nichols podniósł słuchawkę telefonu. Dzwonił sąsiad, który zdenerwowanym głosem plótł jakąś zwariowaną historię o statku powietrznym, który wyrwał się spod kontroli załogi i sunie właśnie na jego dom.

Nichols, bardziej zdumiony niż przerażony, wyszedł przed dom. Coś jakby olbrzymia biała chmura sunęło poprzez sad. Gdzieś z góry doleciały go okrzyki.

— Chwytaj liny! Chwytaj liny!

Z przedniej części wraku zwisało parę lin. Nichols chwycił jedną i owinął o sztachetę w płocie. Mocny kołek prysnął jak zapałka. Pobiegł za statkiem, chwycił linę znowu i tym razem okręcił ją o pień grubego drzewa.

Sterowiec zmienił nieco kurs, zawadził o szczyt szopy, przewrócił daszek nad studnią i opadł na szkółkę winogron, odbił się lekko i łagodnie opadł znowu.

Mayer i Anderson wyskoczyli na ziemię i czym prędzej mocowali liny do najbliższych drzew i słupów. Drugi koniec wraku unosił się jeszcze na wysokości około 20 stóp. Na jego szczycie widniały sylwetki Halliburton'a i Rosendahl'a. Dziurawili nożami balony komór gazowych. Rzucono im liny i po chwili znaleźli się bezpiecznie na ziemi. Była godz. 6.45.

STERNIK Allely i kucharz Hahn zdecydowali się iść odszukać ludzi i jakichś miejscowych przedstawicieli władz. Malak podążał za nimi, lecz bolała go noga. Był już przy kępie drzew, przed budynkami farmy, ku którym zdążali towarzysze, gdy zobaczył na pobliskim pólku jakieś połamane szczątki. Poznał gondole silnikowe nr 4 i 5 omotane splotami lin, kabli i pogiętych dźwigarów. Leżeli tam: Broom, Spratley i O'Sullivan.

Z gondoli nr 4 dochodził jęk. Malak wyszarpnął zacięte drzwi i ostrożnie wyniósł z kabiny człowieka. Mechanik Mazzuco zrobił jakiś gwałtowny gest ręką i zmarł. Malak ułożył go na ściernisku. Wówczas zobaczył drugi stos kratownic na skraju tegoż pola. Przeszedł około 50 yardów i stanął nad dołem wybitym w ziemi przez kabinę kontrolną. Siedem ciał leżało wokół w dziwnych pozycjach. Można było sądzić, że śpią. Zegarek na ręce Jack'a Lawrence'a stał na godzinie 5.47.

Ósmy, Jimmy Moore, był w przedziale radiowym. Z porannej mgły zaczęli wynurzać się ludzie.

W mieszkaniu państwa Lansdowne zadzwonił telefon. Oficer z bazy lotniczej pytał o panią Lansdowne.

— Jestem przy telefonie.

Głos oficera się zacinał.

— Był, był wypadek. Podobno gdzieś nad Ohio.

Pytała o szczegóły, ale informator nie wiedział lub nie chciał mówić nic więcej.

O godzinie 9.30 telefon zadzwonił znowu. Podniecony głos donosił, że otrzymano telefon od Hahn'a. Dwóch ludzi zginęło, lecz wszyscy oficerowie są w przedniej części sterowca i próbują lądować.

W 20 minut potem pani Lansdowne zobaczyła na ścieżce żonę jednego z oficerów bazy. Szła wolno, jakby pod przymusem.

Betsy wiedziała już wszystko. Jej Zach nie żył.

PIERWSI przybyli na miejsce katastrofy ludzie zrobili wszystko co mogli dla oszołomionej garstki rozbitków. Następnie oficerowie, pozostawiwszy szeregowych dla pilnowania wraku, udali się do Belle Valley celem zawiadomienia władz.

Potem zlecieli się rabusie. Zjeżdżali się bryczkami, rozklekotanymi Fordami Model I, biegli piechota. W ciągu paru godzin tysiące ciekawych kręciło się już wokół ferm Davis'a i Nichols'a. Wielu było przejętych grozą i współczuciem. Wielu innych czuło się jak na pikniku.

Do południa kolekcjonerzy pamiątek zdarli niemal całe pokrycie z obu wielkich części sterowca.

Rabusie zaczęli zaopatrywać się w noże, siekiery, piły, klucze i brali się do swego dzieła coraz poważniej. Zabrali książki pokładowe, wyłamywali dźwigary, wykręcali instrumenty.

Kilkunastu ogłuszonych jeszcze i rozbitych fizycznie i nerwowo członków załogi usiłujących strzec trzech, rozrzuconych w milowych odległościach części sterowca, nie mogło zdziałać wiele wobec tysięcy.

Gdy major Frank Kennedy z najbliższego lotniska Mc Cook Field znalazł się na miejscu katastrofy, zastał Frank'a Masters'a, niedoszłego skoczka spadochronowego znad Akron, desperacko trzymającego straż nad kabiną nawigacyjną. Zdenerwowany młody człowiek biegał krzycząc ochryple z jednego końca długiej kabiny do drugi, a zgraje rabusiów darły co się dało za jego plecami. Jacyś dobrzy ludzie przynieśli mu śniadanie, lecz choć nie jadł już od wielu godzin, nie miał czasu go tknąć.

W ciągu dnia 14 ciał ułożono w prostych trumnach, a miejscowy Legion Amerykański przeszukiwał okolice dla skompletowania czternastu flag. Pod wieczór członkowie Gwardii Narodowej zagrozili otwarciem ognia, lecz rabunek trwał nadal. Do rana szczątki sterowca zostały obdarte ze wszystkiego co tylko obedrzeć się dało. Zabrano każdy przyrząd, każdą dającą się wykręcić lub wyłamać część czy dźwigar.

Pamiątkowy pierścień z akademii wojskowej w Annapolis ściągnięto z palca Zachary'ego Lansdowne'a.

KONIEC

KATARZYNA WITKOWSKA

Walc z Rudkiem Kopernokiem

Tak mi się dobrze tańczy z Tobą
prowadzisz pewnie, płynnie, chwacko...
Nasza sala balowa
to jeziora lśniąca posadzka
i góry haftowane we wszystkie kolory
traw i liści,
wycinane w drew przeróżne wzory.

Nuci mi się walc jakiś z romantycznym refrenem
Ty się do mnie uśmiechasz przez swoje lusterko
i okręcasz swoją tancerkę
aż zamiotłam pół nieba ogonem
jak trenem.

W takt walca wirujemy wciąż ciaśniej i ciaśniej
i głębiej pochyleni
pod nami jasny seledyn buków
i świerków aksamit...

O Kopciuszku bajka się zaczyna
od komina
kończy się weselem
i balem
ja inaczej —
tańcząc z Tobą czekam
kiedy mój tancerz skinie
i zostawi mnie samą
w kominie...

TADEUSZ MALINOWSKI

Poetka

Gdy w kabinie
ważki długoskrzydłej
siadła poetka — dziewczyna
cisza
uciekła spłoszona
w góry dalekie i sine
gdzie już dawno
zaspany księżyc się schował.

Zielona rakieta
pomknęła ku górze
jak błysk olśnienia.
Lotnisko uciekło pod ogon
a strofy pieśni wezbranej
nieprzerwanie płyną
hejnałem białego wiersza
i
natchnieniem.

Nie wiem
w którą stronę lecisz
która strona świata
sercu Ci bliższa
który komin do tańca zaprosi
który wreszcie przeskok
podnieci wyobraźnię
i wyciśnie na ustach pocałunek
czuwającej
w przestworzach Muzy.

Płonące słońce
spryskało Twoją „Muchę" blaskiem
a jego złota czupryna
pochyliła się w kabinie.
Wtem niebo
oczarowane Twoim uśmiechem
ukłoniło się ziemi
wirującej
w ciasnej spirali wznoszenia.

Wiersz jak szybowiec
jak kwiat
zbudowany z części
i delikatnych
i mocnych
rozchylając płatki pachnące
uniósł je niby skrzydła do lotu.
Gdy myśli pilotki
uleciały do niewidzianych
przez nikogo gwiazd
w jej szarozielonych oczach
pojawił się na moment
gorejący blask
trwał chwilę
i zgasł.

CASA 202 B „HALCON" ● HISZPANIA

W 1952 roku zbudowano w hiszpańskich zakładach CASA 14-miejscowy samolot komunikacyjny CASA 202 „Halcon". W cztery lata później opracowano w tychże zakładach nową wersję tego samolotu, oznaczoną 202 B. Nowy „Halcon" jest samolotem dyspozycyjnym przeznaczonym do przewozu 6—10 pasażerów w komfortowych warunkach.

Prędkość samolotu została zwiększona przez zastąpienie dawnych silników nowymi, o większej mocy. Wzrósł również ciężar samolotu oraz zmieniono nieco usterzenie.

„Halcon" jest dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

Płat trapezowy, o dość znacznym wzniosie i grubym profilu, wyposażony jest w klapy i lotki.

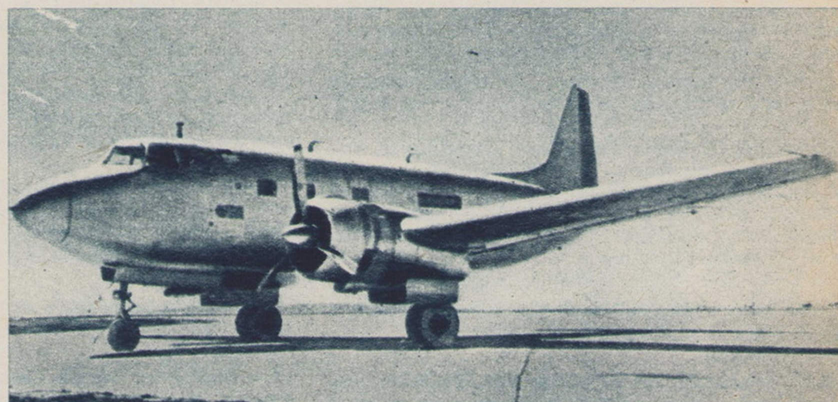
Kadłub skorupowy o przekroju owalnym. Komfortowa kabina mieści wygodne fotele, kanapy i stoliki, które mogą być ustawione zgodnie z życzeniem zamawiającego.

Usterzenie wolnonośne, klasyczne. Statecznik pionowy przechodzi z przodu w płetwę grzbietową.

Podwozie trójzespołowe. Główne zespoły, dwukołowe, wciągane w gondole silników. Przednie koło, samonastawialne, wciągane w kadłub.

Dwa silniki Wright „Cyclone" R-1820-56, gwiazdowe, o mocy 1 300 KM każdy (zamiast silników hiszpańskiej konstrukcji ENMASA „Beta" o mocy 775 KM, w jakie wyposażony był „Halcon" z 1952 r.).

Śmigła trójłopatowe, przestawialne. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Obciążenie powierzch.	— 172,3 kG/m³
Rozpiętość	— 20,58 m	Obciążenie mocy	— 3,7 kG/KM
Długość	— 16,36 m	**Osiągi:**	
Wysokość	— 6,37 m	Prędkość maksymalna	— 432 km/h
Powierzchnia nośna	— 56,00 m²	Prędkość przelotowa	— 398 km/h
Ciężary:		Prędkość wznoszenia	— 9,2 m/sek
		Pułap	— 7 300 m
Ciężar własny	— 6 270 kG	Zasięg	— 2 185 km
Ciężar całkowity	— 9 650 kG	Długość startu	— 642 km

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

„URENDO" ● WŁOCHY

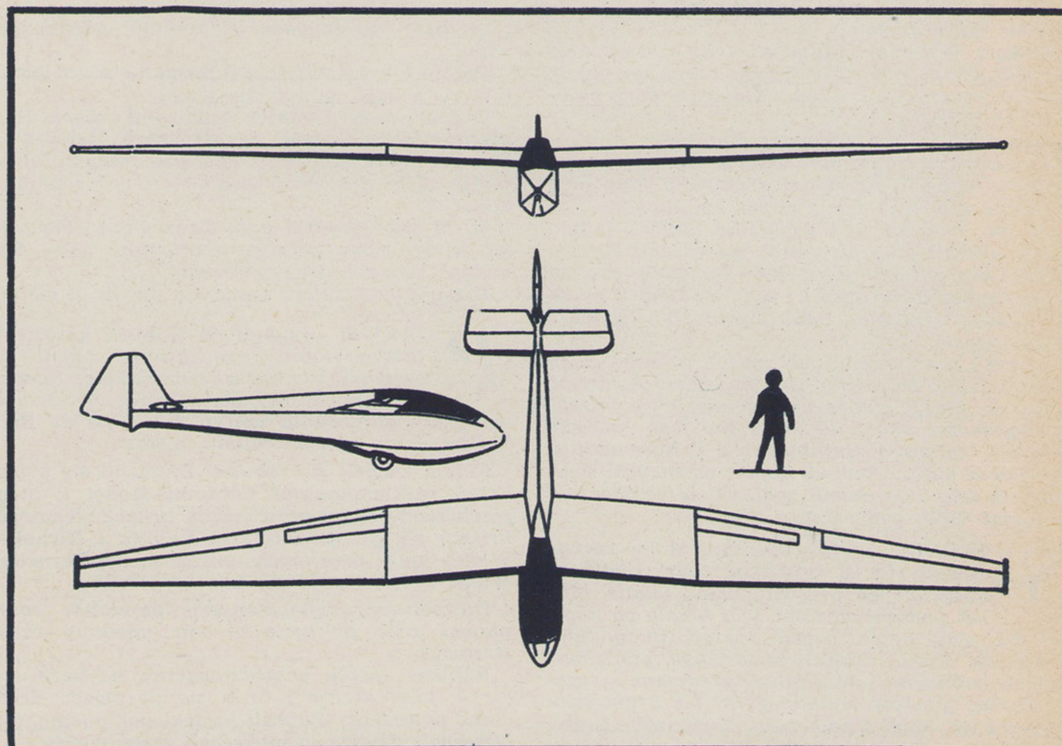
DWUMIEJSCOWY szybowiec szkolno-treningowy, opracowany przez inż. Ciani dla sekcji szybowcowej aeroklubu w Mediolanie. Brał on udział (obok szybowca M-100 opisanego w „SP" Nr 6/1960 r.) w konkursie Aeroklubu Włoch na szybowiec treningowy.

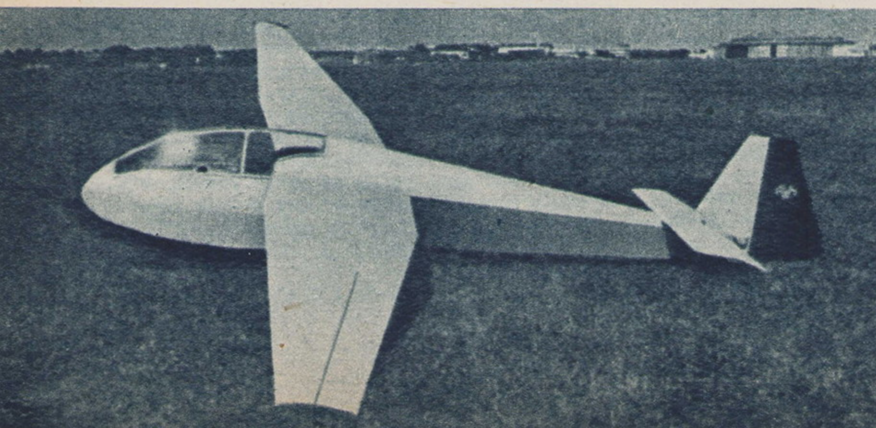
Płat trójdzielny o konstrukcji drewnianej i skosie do przodu, z lotkami różnicowymi i hamulcami aerodynamicznymi. Część środkowa o obrysie prostokątnym, części skrajne — tapezowe, zakończone owiewkami o kształcie wrzecionowym.

Kadłub konstrukcji metalowej, spawany z rurek stalowych i pokryty płótnem oraz sklejką. Miejsca pilotów ustawione jedno za drugim (tandem) i zakryte odejmowaną osłoną ze szkła organicznego. Organa sterownicze — podwójne (dwuster).

Podwozie z kołem o znacznej średnicy oraz płozą.

Brak jest bliższych informacji na temat produkcji seryjnej tego szybowca.





DANE TECHNICZNE

Wymiary:		**Osiągi'**	
Rozpiętość	— 15,00 m		
Długość	— 6,92 m	Max. doskonałość	— 28
Pow. nośna	— 13,80 m²		
Wydłużenie	— 16,20	Min. prędkość opadania	— 0,7 m/sek
Ciężary:			
Ciężar własny	— 230 kG		
Ciężar całkowity	— 390 kG	Prędkość min.	— 70 km/h

Samolot liniowy PZL-42

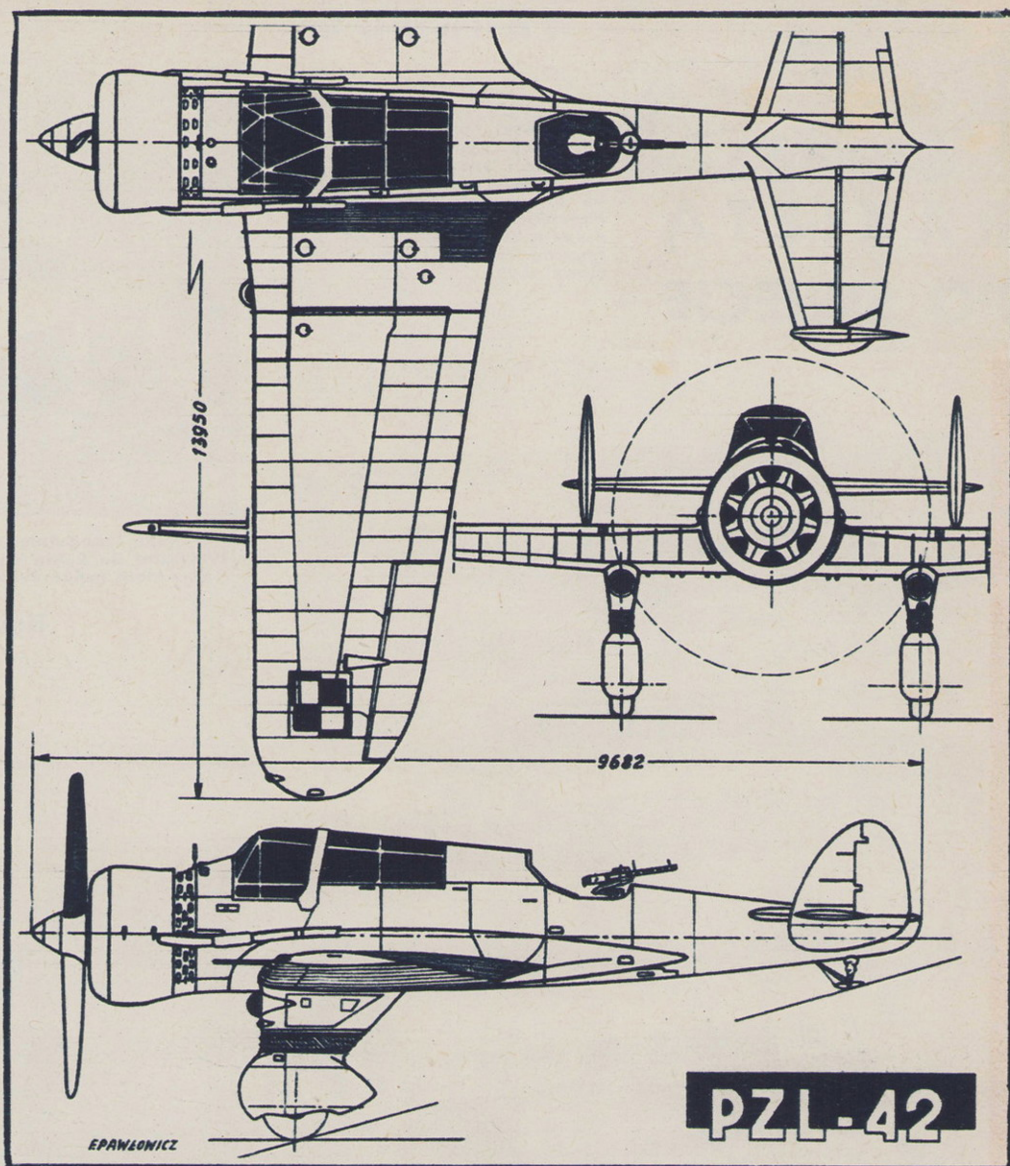
SAMOLOT liniowy PZL-42 był dalszą wersją doświadczalną samolotu PZL-23 „Karaś". Samolot ten, oznaczony jako PZL-42, nie był prototypem lecz przeróbką seryjnego samolotu PZL-23 B „Karaś" wyłącznie dla celów doświadczalnych. Posiadał on wiele cech wspólnych z samolotem PZL-46 „Sum", znajdujących się w stadium konstrukcyjnym. Po zakończeniu prób samolot PZL-42 przywrócony został do swej dawnej postaci PZL-23 B.

Samolot PZL-42 pod względem konstrukcyjnym odpowiadał więc całkowicie samolotom PZL-23 wersji A i B, których opisy były już podawane w poprzednich odcinkach cyklu. Różnice zasadnicze polegały wyłącznie na zastosowaniu wciąganej wewnątrz kadłuba gondoli, która wysuwała się na zewnątrz pod wpływem ciężaru strzelca. Ponieważ jednak urządzenie to nie zdało w pełni egzaminu, w samolocie „Sum" zastosowano specjalny mechanizm hydrauliczny. Drugą charakterystyczną cechą zewnętrzną samolotu PZL-42 było podwójne usterzenie kierunku, które też zostało zastosowane w samolocie „Sum". Osiągi samolotu PZL-42 nie są znane, jednak zbliżone były do osiągów samolotów PZL-23 i może nieco wyższe.

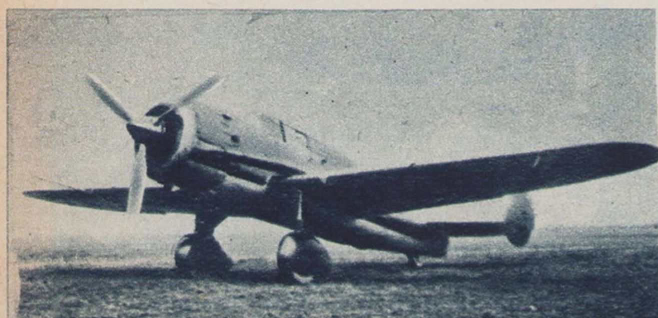
Samolot PZL-42 wyposażony był w silnik gwiazdowy Bristol „Pegasus VIII" o mocy 680 KM i dwułopatowe śmigło drewniane.

FELIKS PAWŁOWICZ

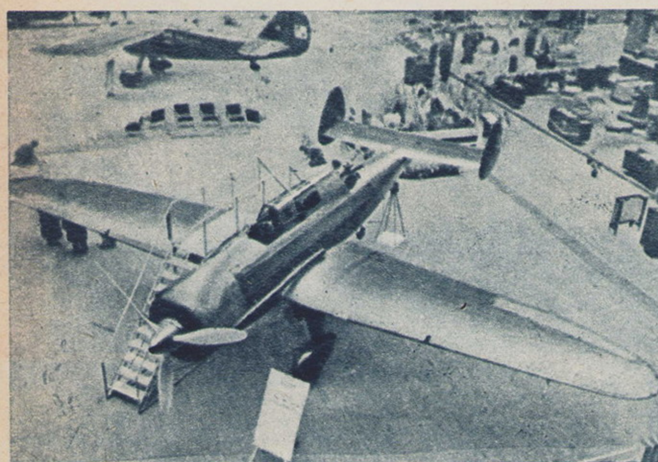
(foto ze zbiorów J. B. Cynka)

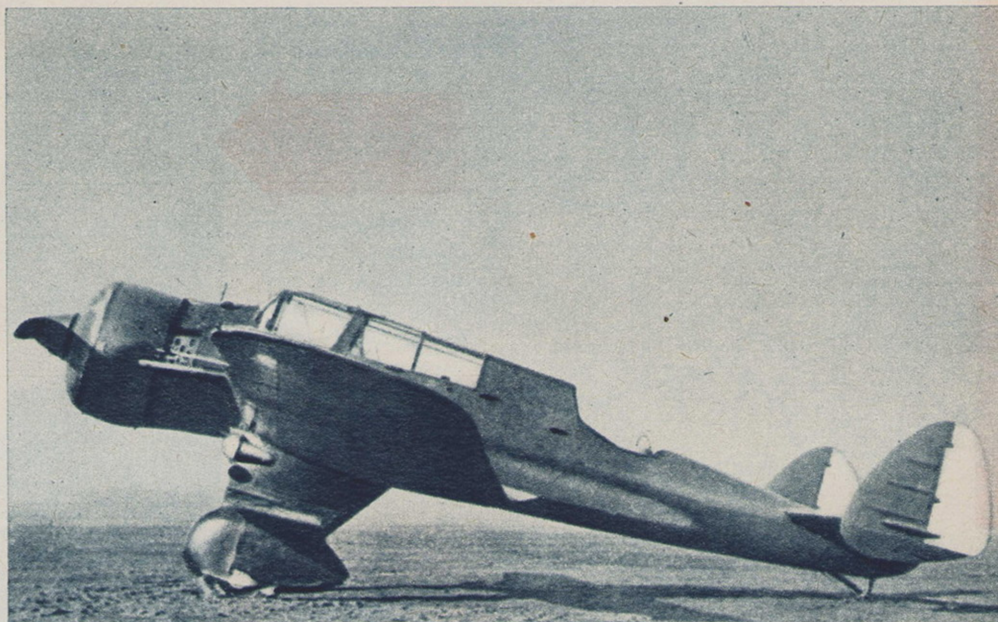


PZL-42



Dla porównania: PZL-46 „Sum". Niżej: Pierwszy prototyp „Sum-1" na Salonie Paryskim w grudniu r. 1938. Wyżej: Drugi prototyp „Sum-2".







WYDAJĄ

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 25.II.1960 R. Zam. 1114/C C-36



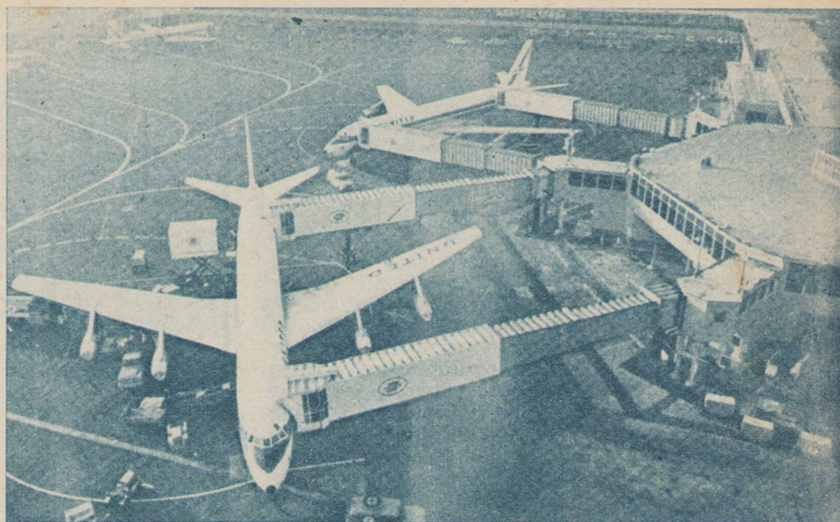
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

WNUKOWO

Jak już donosiliśmy, moskiewski port lotniczy Wnukowo będzie rozbudowywany i unowocześniony. Na zdjęciu niżej: Widok na płytę postojową przed budynkiem portowym. Rzędem stoją samoloty odrzutowe Tu-104 i turbośmigłowy Ił-18.



TERAZ MOŻE PADAĆ!

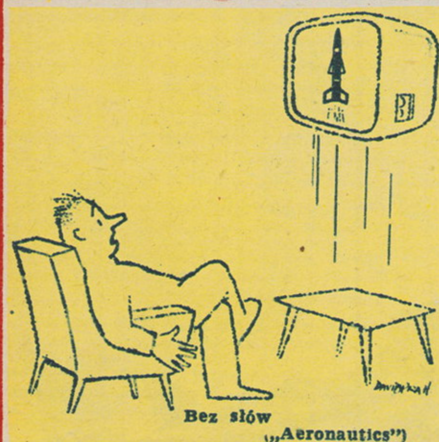


W taki, udogodniony, sposób wchodzą pasażerowie specjalnymi ruchomymi korytarzami do kabin odrzutowców Douglas DC-8 w porcie lotniczym San Francisco. Teraz może padać deszcz lub śnieg!

Nowy śmigłowiec kombinowany



W Kanadzie zbudowano nowy typ kombinowanego śmigłowca Avian 2/180 „Gyroplane". Na zdjęciu wyżej: „Gyroplane" w czasie prób kołowania.



Bez słów („Aeronautics")

„CHUBASCO"

Amerykański konstruktor - amator Volmer Jensen zbudował ostatnio lekką amfibię, którą nazwał VJ-22 „Chubasco". Samolot ten został pomyślnie wypróbowany na wybrzeżu Pacyfiku.

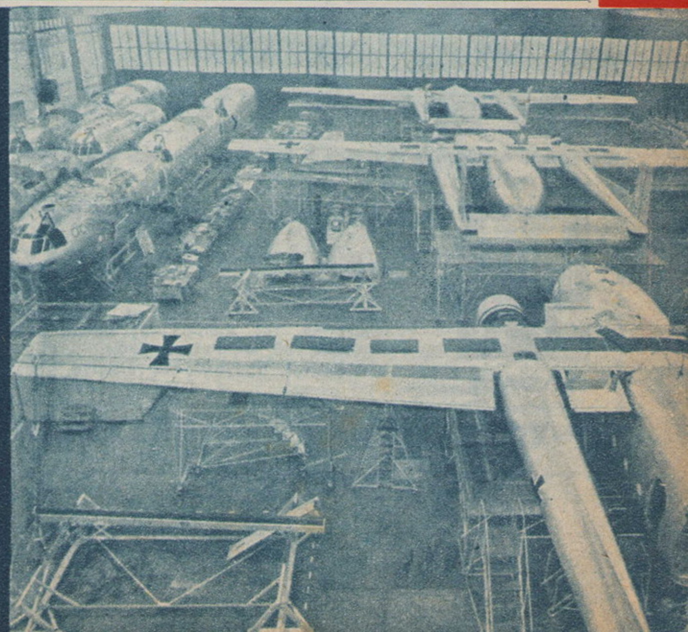


„Kapsułka" ratunkowa

Tak wygląda opisana już w n-rze 8 z br. łódka spadochronowa wyrzucona ze spadochronem na wody jeziora Erie w USA. Jest ona hermetyczna. W „kapsułki" takie mają być wyposażone bombowce B-58 „Hustler".

„Luftwaffe" zbroi się

Hala montażu wojskowych samolotów transportowych Nord „Noratlas" w zakładach Hamburger Flugzeugbau (NRF). Czarne krzyże zachodnio - niemieckich entuzjastów „odwetu" przy pominają, abyśmy byli czujni!



ILUSTRACJE: „Grażdanskaja Awiacja", „The Illustrated London News", „The Aeroplane and Astronautics", „Deutscher Aero-Club", „Flugwelt".